

# VÄLKOMMEN

## vackrare infart till Vilhelmina



Welcome - a more beautiful approach to Vilhelmina

Anna Nilsson

Examensarbete vid institutionen för stad och land

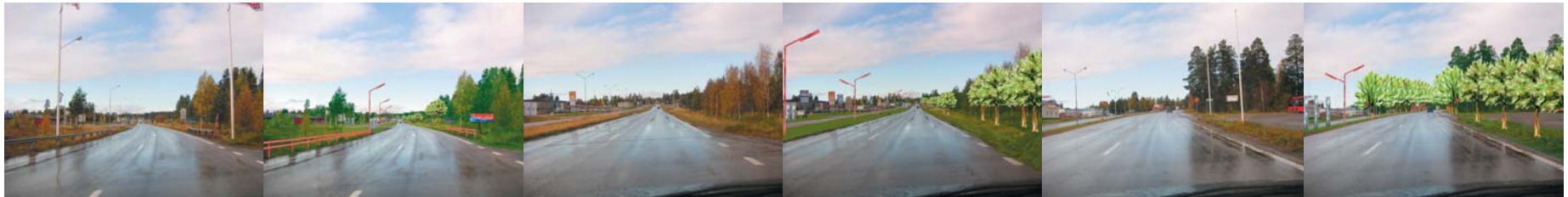
SLU, Ultuna 2006





# Välkommen - vackrare infart till Vilhelmina

## Welcome - a more beautiful approach to Vilhelmina



Anna Nilsson

Detta examensarbete i landskapsplanering omfattar 20 poäng. Arbetet har utförts vid institutionen för stad och land, Ultuna, SLU. Det har pågått mellan september 2005 och maj 2006.

Handledare: Klas Eckerberg

Examinatorer: Sofia Sandqvist, Anders Dahlin

Tack till alla på Vilhelmina kommun, Vägverket och institutionen för stad och land som hjälpt till med information och råd.



## Innehåll

1. Sammanfattning	6	10. Analys	26
2. Summary	7	10.1 Upplevelsen av vägen	26
3. Bakgrund	8	10.2 Områden och landmärken runt vägen	30
4. Syfte	8	10.3 Samhället och naturen	32
5. Avgränsningar	9	11. Förslag	36
6. Metod	9	11.1 "Entrén"	38
7. Vilhelmina	11	11.2 "Rönnraden"	40
7.1 Vilhelminas historia	12	11.3 "Industrisidan"	42
8. Gestaltning av infarter	15	11.4 "Poppelallén"	44
8.1 Trafiksäkerhet	16	11.5 "Informationsplatsen"	48
8.2 Vegetation	17	12. Reflektion	50
8.3 Att profilera en kommun	19	13. Källor	52
8.4 Belysning av vägen och dess sidor	21		
9. Vägen och dess omgivningar	22		
9.1 Vägen genom Vilhelmina	23		
9.2 Belysningen	25		

# 1. Sammanfattning

I detta examensarbete undersöker jag hur en infart kan utformas och jag gestaltar den södra infarten till Vilhelmina. Före bilens intåg i samhället var infarten en väg där orten visade sig från sin allra bästa sida. Med ökande trafik ökade störningarna och istället för bostadshus lades industriområden eller grönytor längs infarterna. Nu har pendeln börjat svänga tillbaka och på senare tid börjar infarten ses som ett ställe där samhället kan presenteras och visas upp. Längs infarten ska också bilarna sakta ned från landsvägshastighet till stadshastighet.

Det finns många aspekter att tänka på när en väg ska utformas. I detta arbete tar jag främst upp trafiksäkerhet, vegetation och profilering av samhället. Trafiksäkerheten är en viktig fråga och vägar omgärdas av ett omfattande regelverk. Utformningen av vägen och dess kanter bidrar mycket till hur trafikanterna uppför sig. En vacker väg leder till lägre hastigheter, vilket ger minskad olycksrisk. Vegetationen har sin givna plats i utformningen. Den kan sluta in vägen eller öppna upp och skapa utblickar. Den hjälper till att skapa en varierad omgivning, vilket gör förare mer alerta. När infarten åter börjat bli en väg vars utformning man bryr sig om har fler samhällen börjat inse möjligheterna i att profilera sig längs vägen. En utformning som tydligt visar vilket samhälle man är på väg in

i gör det lättare att minnas det. Att lyfta fram det intressanta kan också få bilisterna att vilja stanna och besöka samhället.

Vilhelmina är ett samhälle och en kommun i södra Lappland. Kommunen är vidsträckt men har bara 7 000 invånare, varav 5 000 i själva samhället. Den östra delen av kommunen består till största delen av skogar och myrar medan fjällkedjan löper genom den västra delen. Kommunen är sjörik och många av dess vattendrag har blivit reglerade för vattenkraft. Invånarnas huvudförsörjning var länge jakt, fiske, renskötsel och sedan även jord- och skogsbruk. På senare år har turismen blivit en viktig näring. Vilhelmina är en glesbygdskommun och beroende av sina vägar eftersom många invånare har stora avstånd till arbete, affärer och kommunal service.

De första invånarna i området var nomader som kom vandrande västerifrån när inlandsisen smälte. Så småningom blev människorna mer bofasta och började utnyttja renar som mat samt last- och dragdjur. De första nybyggarna, vilka började odla jorden, kom till Vilhelmina på 1700-talet. De var fattiga och fick arbeta hårt för sin försörjning. En kyrka byggdes för nybyggarna i slutet av 1700-talet och runt denna växte så småningom samhället Vilhelmina fram.

I Vilhelmina finns stora kontraster mellan naturen och samhället och detta kommer till uttryck längs infarten. Naturen var länge den enda försörjningskällan för människorna i kommunen. Även idag är den viktig, främst ur rekreationssynpunkt och naturen är samhällets stora tillgång när man marknadsför sig. Samhället är inte lika tydligt i kommunens marknadsföring, men ändå viktig eftersom merparten av arbetstillfällena och handeln finns där.

Min gestaltning av infarten förtydligar kontrasten mellan samhälle och natur. Den södra sidan av vägen är samhällssidan. Den kontrasterar mot naturen genom välklippta gräsytor och välskötta industritomter. Konstverk och reklamskyltar hjälper till att förmedla bilden av samhälle. På natten är denna sida mycket upplyst. Den norra sidan av vägen är natursidan. Skogen som växer här förstärks med trädplanteringar vilket får den att gå ända fram till vägen. Vägkanterna får ett vilt utseende då gräset slås endast en gång om året. På natten är denna sida mörk.





## 2. Summary

The purpose of this thesis is to show how a good approach can be designed, focusing on the southern approach to the Swedish town Vilhelmina. Prior to the car being part of everyday life, the approach was a road where the town showed itself from the very best side. When the amount of traffic increased, so did noise and other disturbances, and as a consequence industrial areas replaced the residential buildings at the approaches. Today, the pendulum is turning back and in recent years the approach is regarded as a place to introduce the town. The approach is also the place where cars should slow down from the speed of the main road to the speed of the city.

To design a road, there are many aspects to consider. In this work, I focus on safety, vegetation and profiling the town. Traffic safety is an important issue and roads are subject to extensive regulations. Designing the road and its surroundings effects the behaviour of the road-users. A beautiful road reduces velocities and lowers the risk of accidents. Vegetation is an essential part of the design. In addition to closing the surroundings or opening up to reveal views, vegetation also helps to create a more varied road environment, which keeps drivers alert. With the renewed interest in the design of approaches, several towns begin to realize the possibilities of profiling themselves

through the approach. A design which clearly shows which town you are entering and its interesting features, helps the road-users to remember the town and it might make them want to stop and pay it a visit.

Vilhelmina is a small town and a municipality in northern Sweden. Though its area is extensive, the number of inhabitants is no more than 7 000, of which 5 000 live in the town. The eastern part of the municipality is made up of forests and bogs, while the Scandinavian mountain range extends through the western part. The lakes are numerous and in several of the rivers hydroelectric power stations have been built. In the past, hunting, fishing and reindeer-raising, and later on also agriculture and forestry, were the main sources of income. In recent years, the tourist industry has grown to become an important part of the economy. In a sparsely populated area, like Vilhelmina, roads are of great importance because many inhabitants travel long distances to work, shopping and municipality services.

The Vilhelmina area was first populated by nomads coming from the west following the melting ice cap. Eventually, people became less nomadic and started to use reindeers for their food and means of transport. In the eighteenth century the first farmers arrived from the south.

The new farmers were poor and had to work hard for their living. The town of Vilhelmina developed around the church, which was built for the farmers in the late eighteenth century.

The large contrasts between nature and society in Vilhelmina are clearly shown along the town approach. In the past, nature was the inhabitants' only available source of income. Today, nature remains important, primarily for recreational purposes but also as the greatest asset in the marketing of the municipality. The role of society is not very pronounced in the marketing, though the society is an important provider of most of the trading and work opportunities in the area.

My design of the entrance clarifies the contrast between nature and society. At the southern, society, side of the road there are well-mown lawns and well-kept industrial lots. Artworks and commercial signs will help to mediate the image of a town. At night this side will be well lit. At the northern, nature, side the forest reaches all the way down to the road and is further strengthened by tree plantings. The grass is cut only once a year making the road edges wilder. At night this side will be dark.

### 3. Bakgrund



Vilhelmina är både ett litet samhälle och en stor kommun i södra Lappland. Samhället ligger mycket naturskönt mellan två sjöar, omgivet av milsvida skogar och vidsträckta myrar. Genom kommunens västra del löper fjällkedjan och det finns ett stort antal sjöar och vattendrag. Samhället växte fram runt kyrkan som

byggdes för de nybyggare som började slå sig ned i området under 1700-talet. Det var länge bebott endast under kyrkhelgerna, men blev senare centrum i kommunen med arbetsplatser, handel och kommunal service.

Riksväg 45 går från Göteborg i söder till Karesuando i norr. Den passerar den östra delen av Vilhelmina kommun och är huvudväg genom samhället. Detta arbete behandlar Vilhelminas södra infart, som är en del av väg 45. Uppdraget att ge ett gestaltungs-förslag för infarten kommer från kommunen, i första hand från Henrik Öhrn som är näringssekreterare med ansvar för turism. Han anser att medan

samhällets norra infart är naturskön och ger en passande bild av Vilhelmina är den södra infarten tråkig och ful där den passerar ett industriområde. Hans önskan var att infarten istället borde visa på det vackra och spännande som finns i kommunen. Även andra personer jag pratat med under mina besök upplevde infarten som tråkig och tyckte det var bra att något skulle göras åt den.

Det är Vägverket som är väghållare så kommunen måste samarbeta med dem om några ombyggnader ska utföras längs vägen. Detta kan leda till konflikter, framförallt om kommunen föreslår åtgärder som inte är bra för trafiksäkerheten. Oftast vill både Vägverket och kommunen ha en vacker väg, så det borde inte uppstå några större problem. Det viktigaste är att man kommer överens om skötseln av vägen. Vissa ytor sköts av kommunen och andra av Vägverket. De måste bli skötta likadant för att idéerna med gestaltningen ska bli tydliga.

Infarten utgörs av en cirka 700 meter lång, rak sträcka. På ena sidan ligger ett industriområde, på den andra finns naturmark och en idrottsplats. Idag ger infarten ett ganska tråkigt intryck och den verkar inte särskilt omhändertagen. Den är en vanlig infart till ett litet svenskt samhälle i glesbygden helt enkelt.

### 4. Syfte

Syftet med detta examensarbete är att studera hur en infart kan gestaltas och hur den kan utformas efter samhällets speciella förutsättningar. Jag ville arbeta med gestaltning i ett vidare syfte än att det bara ska vara vackert. Det gjorde jag genom att utöka infartens funktion från att bara vara en väg till att vara det som berättar vilken ort man kommit till och vad som är intressant med denna ort. Infarten är det första många möter av ett samhälle och inte bara stora städer utan också mindre samhällen kan dra nytta av att tänka på vilket första intryck de ger. De mindre samhällena har dock en kortare infartssträcka och därmed inte lika mycket utrymme att fånga trafikantens uppmärksamhet.



## 5. Avgränsningar

Vägsträckan som behandlas börjar vid bron över bäcken strax före Terminalgatan och slutar vid korsningen vid Grängsgatan. Det är denna sträcka som de jag talade med på kommunen ansåg utgöra infarten och när jag körde sträckan höll jag med om denna avgränsning.

Avgränsningen i sidled varierar i bredd. På den södra sidan går gränsen vid husen i industriområdet, vilka upplevs som en av vägrummets väggar. På den norra sidan varierar begränsningen mellan skogskanten och sjön som ligger bakom skogen. Vid idrottsplatsen går gränsen längs staketet.



Markeringen visar infartens utsträckning.  
(Lokala kartan)

Infarten behandlas till största delen som en infart och inte en utfart. Arbetet handlar om hur ett första intryck av samhället kan ges. Mycket av det som gäller en infart gäller dock även utfarten, fast omvänt. En vacker infart ger skönhetsupplevelser också för de trafikanter som färdas åt andra hållet.

Majoriteten av dem som färdas på infarten gör det med bil och arbetet behandlar till största delen bilisternas upplevelse av infarten. Det verkar idag inte finnas något stort behov för cyklister och gående att använda infarten och de behandlas därför inte särskilt ingående. Det är möjligt att anläggandet av en gång-cykelväg skulle öka trafiken av gående och cyklister, men det ligger utanför denna uppsats att undersöka detta.

## 6. Metod

Arbetet inleddes med att jag gjorde en litteraturstudie av Vilhelminas historia samt om utformning och gestaltning av infarter. Litteraturen om infarter utgörs till stor del av de skrifter Vägverket har gett ut, men också av tidigare examensarbeten, vilka på ett bra och uttömmande sätt sammanfattat ämnet. Informationen om dagens Vilhelmina kommer främst ur kommunens översiktsplan. Fakta om historien har jag framförallt hämtat ur två böcker (Hed, 2004 och Tynderfeldt, 2000) men jag har också läst skönlitterära verk för att få en smak av stämningar i området. För den intresserade kan Bernhard Nordhs böcker rekommenderas, till exempel I Marsfjällets skugga. Dessa handlar om nybyggares och samers konflikter och kamp för överlevnad i ett hårt klimat.

Jag gjorde två platsbesök i Vilhelmina. I början av arbetet gjorde jag ett inledande besök då jag studerade infarten och försökte skaffa mig en bild av samhället. I mitten av arbetet gjorde jag en kompletterande resa, dels för att presentera min idé för kommunen och dels för att närmare studera vissa delar av infarten.

Efter besöket gjorde jag en analys av det hopsamlade materialet för att få fram vad som är kännetecknande för samhället. Analysen baserades på de texter jag läst och på den bild

av kommunen som skapas i broschyrer och på hemsidan. Jag kompletterade också analysen jag gjort på plats av infarten med analyser av foton och kartmaterial. Där tittade jag närmare på de omgivande områdena och de skilda uttryck de har samt upplevelsen av att färdas längs vägen.

När analysarbetet blev färdigt påbörjade jag gestaltningen. Den utvecklades i flera steg och jag gjorde många förslag som sedan förkastades. Jag kom fram till ett förslag som jag presenterade under det andra besöket och sedan omarbetades det efter de synpunkter jag då fick. Detta resulterade i det förslag som läggs fram i detta arbete.



Vilhelmina kommun. (Lokala kartan)



## 7. Vilhelmina

Fakta i följande avsnitt är tagna från kommunens översiktsplan, om inte annat anges. Samhället Vilhelmina ligger vackert mellan Volgsjön och Baksjön i Vilhelmina kommun, i Lappland och i Västerbottens län. Kommunen är 8 793 km<sup>2</sup> stor och består till största delen av fjäll, skogar och sjöar. Storleken är som Blekinge och Halland tillsammans, men kommunen hade bara 7 398 invånare år 2005. (SCB) Cirka 5 000 av dessa bor i samhället och 70 procent av befolkningen bor inom tre mil från samhället.

I den östra delen av kommunen breder gran- och björkskogen ut sig, avbruten då och då av myrar. I väster löper fjällkedjan och där finns både kalvfjäll och fjällbjörkskog. Den högsta punkten i kommunen är Marsfjället med 1 589 meter över havet. Runtom i kommunen finns ett överflöd av sjöar, 673 km<sup>2</sup> av kommunen utgörs av sjöyta. De största sjöarna är Malgomaj och Vojmsjön.

De flesta invånare bor i den östra delen av kommunen och här finns också flest vägar samt järnvägen Inlandsbanan. Huvudvägen är riksväg 45. I fjällområdet går färre vägar, men en mellanriksväg går via Kittelfjäll till Norge. Ungefär en och en halv mil från samhället ligger Vilhelminas flygplats, Sagadal. Den trafikeras av Skyways till Arlanda två gånger

per dag. Kommunikationerna är viktiga eftersom många invånare har stora avstånd till affärer och kommunal service. Bil är en nödvändighet och vägarna har bra standard samt få hastighetsbegränsade sträckor.

Kommuninvånarna har länge försörjt sig på jord- och skogsbruk samt på jakt och fiske. Det är ganska svårt att bruka jorden i kommunen då klimatet är kyligt och växtperioden kort. Man har dock blivit känd för att producera virusfritt utsäde, framförallt av potatis. Den offentliga sektorn är idag den största arbetsgivaren. På senare år har turismen också blivit en av kommunens basnäringar och telemarketing har givit en del arbetstillfällen.

Samhället Vilhelmina är centrum i kommunen med skolor, vårdcentral och en del butiker. Där finns även Folkets hus med simhall, bibliotek och bio samt ett ridhus och en idrottsplats med bland annat en ishall. Enligt Vikström (1991) formas stadsbilden av bergsslutningen, utsikten och riksväg 45. Samhället hålls ihop av den storslagna naturen men är vackert på grund av ett antal enskilda vackra byggnader och inte på grund av helheten. (Vikström, 1991) När ett modernare samhälle började byggas flyttade centrum från kyrkplatsen till området kring ICA och kommunhuset.



Vilhelmina. (Lokala kartan)

De flesta av kommunens målsättningar handlar om hur landskapet ska underhållas med jord- och skogsbruk, rennäring, turism och liknande. Samhällsfunktioner som boende, kommunikationer och arbeten med mera kommer sist bland målsättningarna. Det här är med andra ord en kommun där naturen är viktigast och samhällsfunktionerna får komma på andra plats.

## 7.1 Vilhelminas historia

Södra Lappland blev fritt från inlandsisen för ungefär 9 000 år sedan. Landskapet som tinade fram var en tundra, dominerad av buskar och örter och med otaliga vattendrag som ofta bröt nya fåror. De första människorna kom vandrande västerifrån, från norska kusten, och levde på att jaga, fiska och samla växter. (Tynderfeldt, 2000) De äldsta arkeologiska fynden man gjort i Västerbottens län har hittats i fjällen och de övre skogslanden, (Hed, 2004) där Vilhelmina ligger idag.

### Nomader

Människorna var länge nomader. Under yngre stenåldern (4 000 – 2 000 f.Kr.) blev de mer bofasta, framförallt under vintern. Klimatet hade blivit mer gynnsamt och landskapet dominerades av björk- och tallskog. Boplatserna låg längs älvarna och sommarboplatser fanns vid fiskrika sjöar. Absolut viktigast som bytestdjur var älg som gav det mesta man behövde av kött, skinn, horn och ben. (Tynderfeldt, 2000)

Då stenåldern övergick i bronsåldern blev klimatet åter kallare. Granen erövrade de marker där det tidigare vuxit tall och vildrenen kom invandrande. Renen och metallanvändandet förändrade människornas liv och fler kom att bosätta sig i inlandet. (Tynderfeldt, 2000) Till en början sågs renarna bara som bytestdjur och de jagades framförallt under sin höst- och

vårflyttning. Under järnåldern (0 – 1050 e.Kr.) började man även tämja dem. Att ha några renar blev en försäkring mot svält under kalla vintrar och de kunde även användas som last- och dragdjur.

Renen gjorde livet lättare för de människor som bodde i fjälltrakterna.



### Samer

Det är osäkert hur och när den samiska kulturen uppstod, men de flesta forskare tror att den har sitt ursprung i jägar- och fångst samhällena som uppstod under stenåldern. (Tynderfeldt, 2000) Man har hittat arkeologiska fynd från samer från omkring år 0. Tidigare trodde de flesta att samerna kommit invandrande österifrån men numer anser forskare att den samiska kulturen uppstod på Nordkalotten. (Hed, 2004) Förmodligen har kulturen fått sin form av att man börjat tämja renar. Samerna fortsatte vara nomader även när jordbruk och boskapskötsel blev näringar i det övriga landet. Ofta hade en familj en liten hjord på 10-20 djur och man flyttade mellan jaktmarker och fiskevatten. På 1500-talet började staten kräva skatt av samerna och i utbyte fick de ensamrätt till bete, jakt och fiske i fjällvärlden. Med tiden ändrades

renskötseln så att hjordarna blev större och från 1600-talet började samerna följa dem mellan fjällen på sommaren och skogen på vintern. Två typer av renskötsel utvecklades: skogssamerna höll renarna i skogen hela året medan fjällsamerna flyttade mellan fjäll och skog beroende på årstiderna. (Tynderfeldt, 2000)

### Nybyggare

Lappmarken började koloniserars av svenskar på 1600-talet då kronan uppmuntrade folk att slå sig ner i Norrland för att etablera ett norrländskt jordbruk. Det dröjde dock ganska länge innan någon hörsammade uppmaningen (Hed, 2004) och det inre av Norrland fick inte bofast befolkning förrän på 1700- och 1800-talen. (Tynderfeldt, 2000) För att locka folk gav man nybyggare skattefrihet i minst femton år och de slapp knektutskrivningarna. Från insyningen fick nybyggarna två år på sig att börja bruka jorden och bygga hus, annars fick de inte behålla sin mark. (Hed, 2004)

De första nybyggarna i Vilhelminatrakten kom på 1700-talet, vilket gör Vilhelmina till ett av de sista områdena i Sverige som blev koloniserat av en ickesamisk befolkning. (Hed, 2004) Många av dem som först anlade nybyggen var fattiga drängar som sällan ägde mer än vad de gick och stod i. Några bondsöner anlade

också nybyggen och de fick ofta hjälp med pengar av bröder och systrar som fått ta över deras delar av föräldragården. De kunde även ha en eller att par kor och några får med sig hemifrån. De flesta nybyggare kom från andra socknar än där de bröt sitt nybygge. Av dem som anlade nybyggen i Vilhelmina kom många från socknar vid kusten söder och väster om Örnsköldsvik och ett flertal kom från Dalarna. (Pettersson, 1999) Dessutom var det en hel del samer som bröt nybyggen.

Innan nybyggaren och hans familj hunnit resa något hus fick de sova under en tät gran eller liknande. På vintrarna fick djuren bo med människorna, tills man hunnit bygga en ladugård. Det var mycket viktigt att djuren hade det bra, eftersom de bidrog med mat och kunde hjälpa till i jordbruket. (Pettersson, 1999) Ibland uppstod konflikter mellan nybyggare och samer. Nybyggare som slog sig ned där samerna brukade passera med sina renar kunde få sina uppsatta hässjor nedrivna och höet uppätet. Andra nybyggare rådfrågade samerna om de valt en lämplig plats att slå sig ner på och levde i harmoni med dem. (Eliasson, muntl.) Det hände även att samer övernattade hos nybyggare under höst- och vårflyttningarna och de bedrev en hel del handel med dem. Både renskinn och -horn var användbara i nybyggarhushållen. (Pettersson, 1999)

### Samhället växer fram

Samhället Vilhelmina har sin grund i ett nybygge som restes på 1770-talet. Det ägdes av Daniel Danielsson och på ägorna fanns en lada där präster från Åsele predikade för samer och nybyggare i området. Församlingen växte och med den behovet av en fast präst och en kyrka, bland annat på grund av att det var långt för många att åka till Åsele kyrka med dem som dött. (Eliasson, muntl.) Den förste faste prästen hette Petrus Gavelin och kom till Vilhelmina 1783, men den första kyrkan blev inte klar förrän 1794. Från början bodde endast prästen, klockaren och två nybyggare på kyrkplatsen. Församlingen var utspridd på olika nybyggen och hade ofta lång väg till kyrkan. När det var kyrkhelg tillbringade man oftast flera dagar vid kyrkan och var då tvungen att



Delar av Vilhelminas kyrkstad finns kvar än idag och används som hotell.

övernatta på kyrkplatsen. För att ha någonstans att sova byggde de olika gårdarna kyrkstugor. Ofta delade flera gårdar på en stuga och varje gård hade då ett rum för sig själva.



Kyrkan från 1846 ligger på en höjd ovanför samhället.

Den första kyrkan var ganska dålig och byggd på jord som inte passade så bra för byggnation. (Hed, 2004) Därför började man snart bygga en ny kyrka, vilken stod klar 1846. Den lades på det berg där den än idag ligger och kyrkstugorna flyttade efter. Denna gång placerades de i ett rutnätssystem och inte hur som helst, vilket varit fallet tidigare. (Hed, 2004) Med tiden blev kyrkplatsen också platsen för ting och handel. Det var en stor upplevelse för folk på ensliga gårdar att komma till kyrkan och träffa alla människor och höra de senaste nyheterna. Från början hette kyrkstaden Volgsjö, även om

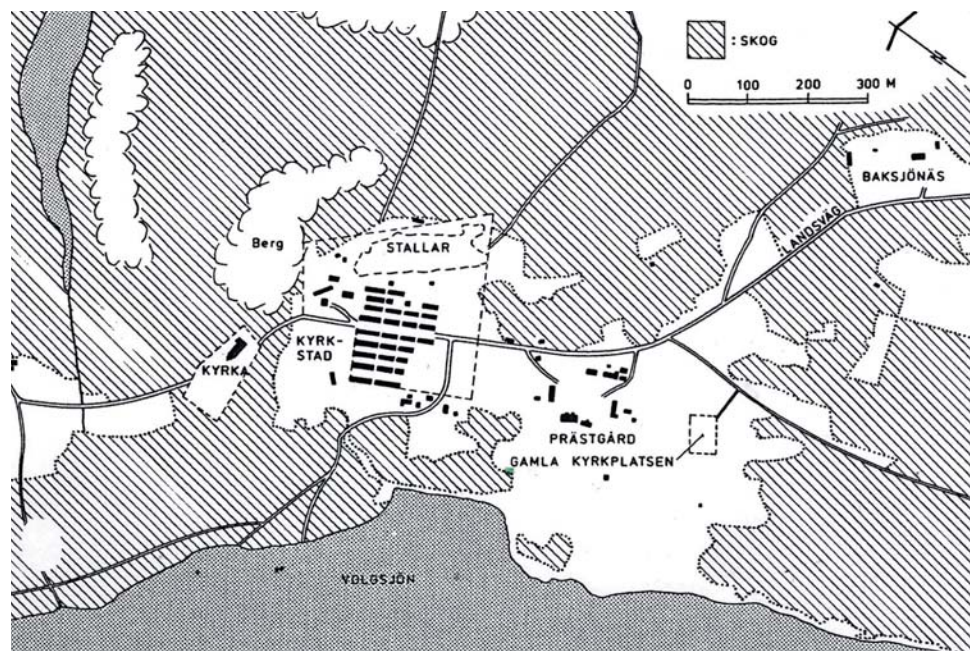


den i folkmun kallades Plass'n. År 1804 byttes namnet till Vilhelmina, efter Sveriges dåvarande drottning Fredrika Dorotea Vilhelmina Sofia Ulrika, maka till Gustav IV Adolf.

År 1918 byggdes Inlandsbanan ut till Vilhelmina. Detta stimulerade tillväxten och ledde till att det runt stationen växte upp en mängd industrier, verkstäder och lagerlokaler. Järnvägen förde också med sig nya idéer och kunskaper som kom att påverka livet i samhället. Till exempel kom de nya socialistiska idéerna med rallarna, vilket blev grunden för arbetarrörelsen i inlandet. (Hed, 2004)

Den 5 september 1921 brann nästan halva kyrkstaden ner, bara 27 av kyrkstugorna klarade sig. Ingen omkom i branden men 300 människor blev utan tak över huvudet. Kyrkstugorna restaurerades på 1960-talet och idag är de ett levande kulturhistoriskt inslag i Vilhelmina.

I början av 1900-talet bosatte sig många människor som kronatorpare i skogarna runt Vilhelmina. De fick arrendera en bit av kronans mark mot att de odlade upp den och arbetade i skogen. På detta sätt såg kronan till att skogsbruket hela tiden hade arbetare. Det var också ett sätt att erbjuda arbetslösa en möjlighet att skapa en framtid. Detta fungerade



Vilhelmina omkring år 1890. Samhället utgörs till största delen av kyrkstaden. (Vikström, 1991)

ganska bra fram till 1950-talet då skogsbruket började mekaniseras. En strukturiomvandling gjorde det nödvändigt att ha en mer storskalig drift i både jord- och skogsbruket och i princip alla små jordbruk i Norrlands inland blev olönsamma. Många människor flyttade söderut för att få tillgång till arbete och utbildning och andra flyttade in till samhället. Det växte och fick ett markerat centrum med bostäder och industrier runt. (Hed, 2004)

Mellan 1946 och 1966 byggdes vattenkraften ut i Vilhelmina kommun och idag är kommunen

en av dem i Sverige med flest reglerade vattendrag. Kommunen fick en hel del pengar som kompensation för försvunna vattenfall och det blev många nya arbetstillfällen. Vilhelmina hade en befolkningstopp i början av 1960-talet på 11 300 personer (gällande översiktsplan) men regleringen hade stor påverkan på fisket och efter utbyggnaden försvann jobben igen. Från 1950 fram till 1999 förlorade kommunen nästan 40 procent av sin befolkning. (Hed, 2004) Idag är kommunens mål att inga fler vattendrag ska regleras och att den befintliga regleringen inte ska byggas ut.



## 8. Gestaltning av infarter

Infarten är stadens entré, den första delen av samhället som en resenär möter. Här finns möjligheten för samhället att ge ett positivt första intryck. Genom att lägga ståtliga hus längs infarten och ha kyrkan eller rådhuset i fonden kom ett samhälle att framstå som rikt och välmående. (Schibbye, 1994) Med tiden uppfanns dock bilen och antalet bilar ökade snabbt längs vägarna. Utvecklingen gjorde att hastigheterna höjdes och man tvingades bygga bredare vägar. Detta ledde till ökat buller och tråkigare utsikt för de hus som låg längs infarten. (Schibbye, 1995) Det var inte längre eftersträvarvärt att bo vid en infart och industrier och lagerlokaler tog över. Mellan dem växte sly och ogräs där marken inte användes för parkeringar eller upplag. Ingen brydde sig om marken mellan husen och samhället visade inte längre upp sin finaste sida för trafikanterna. (Schibbye, 1994) Det viktigaste var att framkomligheten var hög, så på flera ställen, framförallt i de större städerna, lades trafiken i tunnlar. Detta minskade visserligen bullret och luftföroreningarna, men trafikanterna fick nu inte se något alls av samhället. (Vägverket, 1999) Ingen kommun ville lägga ner några pengar på att sköta sina infarter eftersom de bara var en baksida. Inte förrän på senare år har fler kommuner börjat förstå att de kan profilera sig och visa upp sin särart längs infarten. (Vägverket, 1999)

Infarterna är sakta på väg att åter bli orternas framsida och det är därför viktigt att tänka på hur de utformas. Vägar är idag en stor del av människors vardagsliv.

Infarten är först och främst en färd från landsbygd till samhälle och en övergång mellan den breda landsvägen och den smala stadsgatan. På landsbygden finns den naturliga vegetationen kring vägen och det är vanligt med öppna diken. När vägen kommer in i ett samhälle börjar de hårdgjorda ytorna dominera alltmer, ofta är allt i omgivningen hårdgjort inne i centrum. Vägen går också från bredare med vägrenar på landsväg till smalare med trottoarer inne i samhället. (Vägverket, 1999) Oftast sänks hastigheten när vägen kommer in i samhället, eftersom det blir fler oskyddade trafikanter, korsningar och utfarter. När hastigheten sänks bör samtidigt variationen längs vägen öka. En stadsgata är i de flesta fall trängre och ger fler intryck än en landsväg. (Hansson, 2000) Stadsgatan bör också ha en större bearbetningsgrad än landsvägen. Detta gör det tydligare för trafikanten att man anlänt till samhället, att det kommer att finnas mer att ta hänsyn till och att man därför bör minska hastigheten. (Vägverket, 1999)

Upplevelsen av vägen som rum påverkas av relationen mellan väg och hus. När vägen är

bred med låga hus på sidorna, vilket ofta är fallet längs infarter, känns den mer anpassad till bilar och högre hastigheter. En trång gata känns däremot mer anpassad till människor. (Vägverket, 2004) När vägrummets väggar ligger längre från vägen känns vägrummet mer öppet och storskaligt. Infarten ska sköta övergången från det öppna storskaliga till den trånga stadsgatan.



Infarten är övergången från den breda vägen i utkanten av samhället...



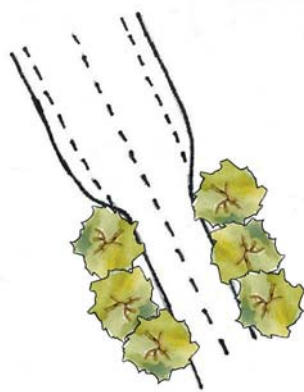
...till den smala urbana gatan i centrum.

## 8.1 Trafiksäkerhet

En väg måste vara säker för dem som färdas på den. Den bör utformas så att dess utseende stämmer överens med var den ligger i samhället och hur betydelsefull den är. (Schibbye, 1994) På en bred landsväg är trafikanten inte beredd på att det kan finnas gående och reagerar långsammare om någon dyker upp, medan man inne i centrum är beredd på all möjlig sorts trafik, bilar, bussar, gående och cyklister, och därför sänker farten.

### Fysiska begränsningar

En trafiksäker infart regleras genom skyltning men också genom fysiska begränsningar av hastigheten. Genom att välja material, färg och form så att gaturummet blir harmoniskt skapas en trafikmiljö där behovet av vägmarkeringar och vägmärken minskar. (Vägverket, 2004) En smalare väg och ett tätare vägrum närmare centrum minskar bilisternas hastighet. Den



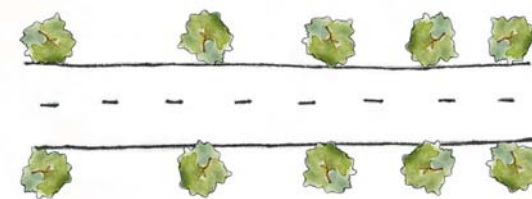
En avsmalning av vägen hjälper till att minska hastigheten. Vegetation på sidan ger ett tätare rum där man gärna saktar ned.

smalare, tätare vägen upplevs som en väg där mycket kan hända och det gäller att vara alert. Smalare vägar gör det även fysiskt svårare för bilisten att köra fort. Andra fysiska signaler kan vara vägbulor, upphöjda övergångsställen eller olika markmaterial. Att köra för fort över sådant orsakar obehag och bilisterna lär sig snabbt att sakta ned när de närmar sig dessa ställen. (Hansson, 2000) Markmaterialet kan även användas till att berätta var i staden man befinner sig. Gatsten signalerar gammal innerstad med smala gator, dessutom är det obekvämt att köra på, medan asfalt signalerar utkant och att det går att köra fort. (Hansson, 2000) När man på senare tid åter har börjat integrera infarten i samhället krävs att vägen är gestaltad så att trafikanten inser att han eller hon befinner sig i samhället och att det finns mycket att ta hänsyn till.

En förare som håller hög hastighet har svårare att bedöma hur fort det går. De hastighetssänkande åtgärderna måste därför komma successivt så att föraren har möjlighet att sakta ned och slipper panikbromsa. En sådan åtgärd kan vara att vägen successivt smalnar av och vägrummet görs tätare genom planteringar. Det kan också vara en trädrad där avståndet mellan träden efterhand blir mindre. Detta gör att bilisten upplever sig köra för snabbt, eftersom träden verkar komma tätare. (Hansson, 2000)

### Säkerhetszon

På båda sidor av vägbanan ska ett område vara fritt från föremål som inte ger efter vid påkörning. Detta område kallas säkerhetszon och bör vara mellan en och tre meter brett på vägar med hastigheten 50 km/h och mellan fyra och sju meter brett på vägar med hastigheten 70 km/h. (Vägverket, 2004) Säkerhetszonen ska dessutom vara utformad så att ett fordon som kör av vägen inte välter. Om träd är av värde för utseendet på vägen (till exempel om de ingår i en allé) kan de sparas trots att de växer inom säkerhetszonen. De kan också skyddas av räcken som stoppar eventuella avåkningar.



Minskande avstånd mellan träden i allén ger känslan av en hastighetsökning.



Ett stort antal skyltar gör det svårt att koncentrera sig på körningen. Budskapet bör förmedlas på ett rakt och enkelt sätt.

### Skyltning

En rörig skyltning bidrar till bilisternas förvirring och minskar trafiksäkerheten. Ofta finns alldeles för många skyltar, dels vägmärken och dels reklamskyltar, och trafikanten hinner inte ta del av all information. (Schibbye, 1995) Det är lätt att missa viktig information, som var man ska svänga av, och att koncentrera sig så mycket på skyltningen att man missar att kontrollera trafiken. Samordning så att vägmärken placeras på belyningsstolpar gör att antalet saker i vägrummet minimeras. (Vägverket, 2004) Ofta kan dessutom många av skyltarna helt tas bort. I staden Drachten i Nederländerna har man tagit bort alla vägmärken och trafikljus i innerstaden, vilket lett till en lugnare trafikmiljö och att antalet olyckor drastiskt sjunkit. (Ekstrand, 2005)

Istället för att styras av skyltning måste alla trafikanter uppmärksamma varandra. Bilar, gående och cyklister rör sig i staden på samma villkor och genom att visa hänsyn och skaffa ögonkontakt kan de alla samsas. Denna metod fungerar bäst inne i samhället, på infarten är hastigheten högre och det finns ett behov av skyltning. Däremot borde antalet vägmärken kunna reduceras.

### Trafiksäkerhet i min gestaltning

Utformning av vägar för att öka trafiksäkerheten är en mycket intressant fråga. Vägen jag arbetar med ska dock inte byggas om utan det blir endast fråga om att förändra sidorna. I min gestaltning har jag funderat över skyddszoner och användandet av vegetation som hastighetsdämpning. Att placera träd för nära vägen är dåligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, men jag anser att skönhetsvärdena en trädrad tillför är för viktiga för att tas bort. Utmaningen ligger i att placera träden så att de inte hamnar alltför nära vägen men ändå ger en rumsupplevelse.

## 8.2 Vegetation

De flesta vägar har någon slags vegetation på sidorna. Vegetationen avskärmar och ger öppningar och kan bjuda bilisten på skönhetsupplevelser. Den kan användas för att strukturera rummet eller ha en rent utsmyckande funktion. I det inre samhället är träd det vanligaste längs vägarna medan det i utkanten av samhället även kan finnas buskar, gräs och örter. Den variation och stimulans som vegetationen ger upphov till förbättrar bilisternas uppmärksamhet och därmed trafiksäkerheten. Vegetationen ger också de som färdas längs vägen en möjlighet att uppleva årstiderna. Från vårens knappt utspruckna knoppar till höstens sista fallande löv erbjuder träd och buskar ett varierat och vackert skådespel.

### Vegetation och trafiksäkerhet

Vegetationen påverkar trafiksäkerheten längs vägen. I en vackrare gatumiljö kör bilisterna långsammare och risken för olyckor minskar. (Svenska kommunförbundet, 2003) När träd planteras på båda sidor av en väg upplevs denna som smalare och bilisternas upplevelse av hastighet ökar, vilket ofta leder till att de sänker farten. Om vägrummet är öppet i början av infarten och sedan successivt smalnar av med träd på sidorna kan bilisterna fås att sakta in när det börjar närma sig staden. Blommande träd minskar hastigheten ytterligare under



blomningsperioden, då trafikanterna saktar in för att njuta av dem. På sommaren kan skuggan och svalkan som träden ger göra att bilisternas uppmärksamhet skärps. (Svenska kommunförbundet, 2003)



Blommande träd utgör vackra blickfång för bilisterna. Här Pauvlownia tomentosa i Barcelona.

### Landskapets synlighet

Om landskapet är synligt från vägen får trafikanten en större förståelse för det. (Vägverket, 2005) Genom att gallra i vegetationen kan man skapa utblickar, dessa måste dock vara under minst tre sekunder för att bilisten ska hinna uppfatta dem. (Schibbye, 1994) En lagom längd är lika många meter som hastigheten i km/h (det vill säga 70 meter på en väg med hastigheten 70 km/h). (Vägverket, 1999) En likartad sträcka, till exempel ett skogsparti, bör vara mellan en halv och en och en halv minut för att kunna uppfattas. Den bör dock inte vara längre än fyra minuter, för

då uppfattas den som monoton och bilistens uppmärksamhet börjar sjunka. (Schibbye, 1994) Där det omgivande landskapet är fult och tråkigt kan vegetationen istället användas till att dölja det. Vegetationen kan också hjälpa till att skapa och visa riktningar. En allé längs en väg gör det tydligt hur vägen går, till exempel om den svänger efter ett backkrön. En trädrad längs en anslutande väg visar att något händer, att det kan komma trafik från andra håll. (Hansson, 2000)

### Karaktärsskapande

För att skapa karaktär längs en väg är vegetation mycket användbart. Träd och buskar som inte finns naturligt runt samhället kan användas för att visa att det är en plantering och att någon har brytt sig om området. Detta visar även att vägen är speciell eftersom det finns en anledning



Hamlade lindar skapar en tydlig karaktär längs Bangårdsgatan i Uppsala.

att inte bara ha vanliga träd. (Hansson, 2000) Klippta träd ger en tydlig form som markerar ut vägen och leder blicken vidare. De har ett tydligt uttryck och skapar en speciell karaktär längs vägen. (Svenska kommunförbundet, 2003)

### Skötsel

All växtlighet måste skötas på rätt sätt för att utvecklas optimalt. Vegetation längs vägen är mer utsatt än i en park och det gäller att välja rätt sorter som klarar av miljön. Eftersom de oftast är omgivna av hårdgjorda ytor gäller det också att se till att de får rejäla växtbäddar. Det bör finnas ordentligt med utrymme för rötterna att utvecklas. Under etableringsperioden är det viktigt att vattna och gödsla så att vegetationen kan få fäste. Även senare kan det behövas stöd gödsling för att växtligheten ska utvecklas så bra som möjligt. (Svenska kommunförbundet, 2003) Det är lämpligt att upprätta en skötselplan där anläggningens utveckling beskrivs och hur man ska agera för att uppnå denna utveckling. (Vägverket, gestaltungsprogram)

### Negativa effekter

Förutom alla positiva effekter av träd och buskage längs vägar finns det också några negativa. Den största är risken för påkörning. Det kan vara farligare att köra på ett träd än en bergvägg eftersom trädet kan skära in i kupén. (Svenska kommunförbundet, 2003)

Man kan lösa problemet genom att sätta upp skyddsräcken eller plantera träden utanför skyddszonen. Om träden står mer än fyra meter från vägkanten kommer dock deras rumsbildande verkan att minska betydligt. (Vägverket, 2004) Träd kan också vara siktskymmande, dels skymma andra trafikanter och dels skymma vägmärken och vägvisare. Det gäller att se över deras placering och ibland beskära dem så att de inte skymmer. På hösten kan nedfallna löv ge halka och på vintern kan trädens skugga bidra till frosthalka. (Svenska kommunförbundet, 2003) Det är dock överlag positivt att ha träd längs vägarna och man bör inte välja bort dem på grund av riskerna. På en del utsatta ställen kan det dock vara värt att välja lägre buskar eller perenner för att minska risken för olyckor.

### Vegetation i min gestaltning

Trots de faror som finns med vegetation tycker jag att den till största del utgör ett positivt inslag längs infarter. Jag tror att de flesta trafikanter hellre njuter av vackra träd längs sin väg än kräver dem nedsågade för risken att någon kör på dem. Det jag framförallt funderat över i min gestaltning är var det ska finnas vegetation och var det bör vara öppet. Kontraster är det som ger liv åt en väg (Cullen, 1996) och vissa vackra vyer bör visas upp för trafikanterna medan fulare vyer bör döljas.

## 8.3 Att profilera en kommun

För ett litet samhälle är genomfartsvägen ofta ett positivt stråk som utgör samhällets livsnerv. Många trafikanter passerar bara rakt igenom och lägger kanske inte ens märke till samhället mer än att det ligger några hus längs vägen. Det kan verka lockande att lägga en kringled utanför samhället för att bli av med den tunga trafiken genom centrum, men det kan leda till att underlaget för samhällets näringsliv försvinner. Det bästa för små samhällen är att ha kvar vägen men att utforma den så att trafikanterna uppmärksammar samhället, saktar ned och håller hastigheten. (Vägverket, 1999)

### Infartens och samhällets karaktär

Då infarten är det första en trafikant möter är den ett bra ställe för samhället att profilera sig. Infartens karaktär beror på flera saker. Den påverkas av skyltning, belysning, planteringar och byggnader och varierar beroende på var i samhället vägen ligger. (Schibbye, 1994) Denna karaktär kan man ta fasta på eller försöka ändra för att profilera samhället. Samhällsprofilen kan baseras på flera olika saker. Ett sätt är att ta fasta på viktiga byggnader och områden i samhället. (Hansson, 2000) Om dessa syns från infarten bör de framhävas, i annat fall kan man använda den känsla de ger och återge denna vid infarten. Infarten kan också anspela på något som är viktigt för samhället och kommunen. Ett exempel på detta är att man vid infarterna

till Sala har placerat informationskurer som anknyter till byggnaderna vid Sala silvergruva. Även stora planteringar av intressanta och annorlunda växter kan användas. (Hansson, 2000) Typexemplet på detta är rhododendronplanteringarna längs infarten till Helsingborg. De återspeglar den kända parken kring Sofiero slott och skapar en mycket minnesvärd bild för alla som färdas längs vägen medan de blommar. Träd och buskar kan vara identitetsskapande både genom sin form, blomning eller beskärning. Karaktäristiska träd längs en gata eller i en stadsdel kan både vara stämningsskapande och underlätta orienteringen. (Svenska kommunförbundet, 2003)



Rhododendron bjuder på en fantastisk färgprakt under försommaren.

## Landmärken

För att orientera sig använder de flesta trafikanter landmärken. (Lynch, 1964) Landmärken kan vara både stora byggnader och mindre föremål, men de bör i alla fall vara något som sticker ut från omgivningen och är lätt att minnas. Där det går bör det ges möjlighet till vyer över samhället på långt håll. Det blir lättare för trafikanterna att se hur långt det är kvar och hur långt de har färdats. För att göra färden intressantare för bilisten bör samhället försvinna ur synfältet ibland för att sedan återkomma. (Hansson, 2000) Ett landmärke kan hjälpa till att profilera samhället och vara det som folk först kommer att tänka på. Det kan både vara något stort och symboliskt, som Uppsala domkyrka och tidigare Kockumskranen i Malmö, eller något som är lite mindre, men fortfarande viktigt för befolkningen.



Uppsala slott och domkyrkans torn syns långt över slätten. De utgör ett tydligt landmärke såväl i staden som utanför. Foto: Malin Eriksson

Längs en infart kan portar användas för att markera entrén till staden eller övergångar mellan olika gatutyper och hastigheter. En port är en fysisk eller visuell åtgärd som visar trafikanterna hur de ska agera och vad de kan vänta sig längs den sträcka de ska köra. (Vägverket, 2004) Portarna kan utgöras av belysning eller planteringar men också av cirkulationsplatser, minskning av vägbredden, gupp eller tunnlar och portaler. Utformningen ska ge höjd uppmärksamhet och anpassning av hastigheten (Vägverket, 2004) och kan även framhäva samhällets karaktär. Vid portarna finns stora möjligheter att profilera samhället genom utformningen. Portarna kan även fungera som landmärken och hjälpa trafikanterna att orientera sig.

## Att visa upp sig

I dagens samhälle gäller det att synas. Små samhällen vill locka turister och det gäller att "sättas på kartan". En vackert och intressant utformad infart kan få trafikanterna att lägga märke till samhället och stanna till där. Genom att framhäva sina förtjänster, vid infarten eller på andra håll, kan samhället locka turister och i förlängningen kanske nya invånare. Profileringen av samhället kan grunda sig i befintliga förhållanden, men skulle också kunna skapa nya. Ett samhälle som vill visa att det har ett bra klimat för företag kan framhäva

sina företag längs infarten och kanske med det locka nya företag till området. Ett annat samhälle kanske vill visa upp sitt rika friluftsliv och väljer att ha grönområden vid infarten.

## Företagens skyltar

Ofta är det inte bara samhället som vill profilera sig längs infarten. I många samhällen kantas infartsvägarna av industriområden och företagen vill gärna synas. Reklamskyltar riktas mot vägen så att trafikanterna ska se dem tydligt. I förlängningen kan det leda till en "Las Vegaseffekt" med stora ljusskyltar och utarbetade framsidor. Venturi och Scott Brown (1968) beskriver det som en arkitektur där kommunikationen sätts före rummet. Arkitekturen växer fram genom att användarna skapar det de vill ha och behöver, istället för att få en färdig lösning. Det leder ofta till ett ganska rörigt intryck, som ändå är spännande.



Infarter kantas ofta av industriområden med en riklig skyltflora.



Fenomenet med ett stort antal reklamskyltar kan definitivt vara eftersträvansvärt på vissa platser, framförallt i storskaliga miljöer. Industriområden kan ofta upplevas som grå och trista och fler och större reklamskyltar skulle kunna fungera upplivande. Det gäller bara att hitta gränsen mellan ett förvirrande stort antal skyltar och så många skyltar att de bildar en helhet, ett eget rum. På många håll skulle det dessutom vara förödande för den omgivande miljön om antalet skyltar växte sig oöverskådligt.

#### **Profilering i min gestaltning**

Ett av mina syften med arbetet var att undersöka hur ett samhälle kan profilera sig längs infarten. Jag tycker att samhället i huvudsak bör ge en rättvisande bild av sig själv. Vissa delar kan dock få framhävas och överdrivas lite. Kanske vill samhället framstå som lite bättre än det är på något område och väljer att framförallt visa fram detta längs infarten. Mitt arbete kretsar mycket kring hur Vilhelminas karaktär kan gestaltas och vad som ska framhävas. Jag har arbetat både med att visa karaktären som den är och att skapa en något annorlunda profil.

#### **8.4 Belysning av vägen och dess sidor**

På natten ändras upplevelsen av landskapet. Ögats uppbyggnad gör det svårare att urskilja färger i mörker och det blir svårt att få syn på föremål i omgivningen och lätt att se fel. Vägbelysningens främsta uppgift är att med en jämn belysning av vägen minska antalet mörkerolyckor och skapa en större trygghetskänsla för trafikanterna. Tidigare sågs vägen ofta som ett objekt i landskapet men på senare tid har man börjat se belysningen som en del av helhetsmiljön kring vägen (Vägverket, 2004) och intresset för en mer estetisk och konstnärlig belysning har ökat. Från att mest ha använts i samhällens centrum har belysning av byggnader, träd och andra landmärken börjat användas längs vägarna. Det hjälper till att minska monotonin för bilisterna och ger dem en positiv upplevelse. (Wennberg, 2004)

Vägbelysning används framförallt i tätorter, där risken att stöta på andra bilar eller människor är störst. När en väg blir belyst minskar antalet mörkerolyckor med mellan 15 och 30 procent, upp mot 40 procent i korsningar. (Vägverket, 2004) Belysningen lyser först och främst upp vägbanan men kan också visa vägens riktning. Estetisk belysning gör att bilisten får en uppfattning av vägrummet även på natten och former, avstånd och avgränsningar kan uppfattas. (Vägverket, 2004) Rummet blir tydligare och bilisterna får hjälp att orientera

sig. Även belysta landmärken underlättar orienteringen och gör att bilisten kan känna igen sig. Då både ljus och skugga är viktiga för att uppleva ett rum får belysningen inte bli för utslätande. (Wennberg, 2004) Avtags- och sidovägar kan ges en avvikande ljusfärg eller annan höjd på ljuskällorna så att dessa vägar markeras och bilisten uppmärksammas mer på dem.

#### **Atmosfär och karaktär**

Ljus kan användas för att ge atmosfär åt rummet. Olika höjder och ljusfärg kan skapa en känsla av intimitet och stillhet eller storskalighet och hastighet. Rätt placerat ljus kan också vara trygghetsskapande. (Vägverket, 2004) Belysningen kan ge karaktär åt ett område och bör vara annorlunda längs en motorväg jämfört med en cykelväg. Antingen kan området få samma karaktär på dagen som på natten eller så kan nattens karaktär bli helt annorlunda. (Wennberg, 2004) Belysningen bör dock visa på områdets särart och baseras på det unika i varje situation. (Vägverket, 2004)

#### **Stolparnas utformning**

Belysningen måste ge ett funktionellt ljus för trafikanten, men är också en del av helhetsmiljön. Även utformningen av armaturer och stolpar påverkar vägrummet. De bör synas så lite som möjligt på dagen och vara anpassade

till miljön. (Vägverket, 2004) Linspändbelysning över vägen ger ett tak åt rummet, som dock främst framträder i mörker. Stolpar syns tydligt även på dagen och kan göra att rummet känns uppdelat. Låga stolpar upplevs som mer intima än höga men medför också att avståndet mellan stolparna blir kortare. Med fler stolpar blir den rumsbildande effekten större. Stolparna bör kontrastera mot bakgrunden, eller ha en kontrasterande markering. Att blanda ljuskällor med olika färgtemperatur kan ge ett rörigt intryck. (Vägverket, 2004)

### Ljuskällor

Det är viktigt med bra belysning men det är också viktigt att låta natten vara mörk. Där det behövs för säkerhet och orientering, och i viss mån utsmyckning, är det bra med belysning, men det behövs också kontraster mot den svarta natten. I och med att effektbelysning blivit mer och mer populärt blir natten ljusare och ljusare. Brott ska försvinna med hjälp av ljus och spännande byggnader framträda även på natten. Ljuskällor har blivit ett begrepp som innebär att spilljus från vägbelysning går upp mot himlen eller ut i andra mörka områden. I utkanterna av samhällen kan ljus spridas till skogar och andra områden man helst skulle ha mörka på natten. Ljuskällan märks tydligast genom att det har blivit svårt att se stjärnhimlen inne i städer. Förutom att

det är ett problem för astronomer och andra som vill se stjärnor och uppleva mörker är ljuskällorna ett slöseri med energi. I längden minskar både energikostnader och underhållskostnader om ljuskällorna skärmas av. (Vägverket, 2004)

### Belysning i min gestaltning

Belysningen har stor påverkan på den nattliga upplevelsen av vägen. En belysningsplan kräver mycket arbete och helst även provbelysning. Jag har inte haft möjlighet att i detta arbete gå in särskilt djupt på belysningen av vägen, utan endast gjort en enkel belysningsidé. Där tas främst den konstnärliga belysningen upp, då den ger mer att fundera över än vägbelysning, som mest ska vara funktionell. Samspelet mellan dessa två sorters belysning bildar en spännande helhet.

## 9. Vägen och dess omgivning



Riksväg 45 sträcker sig genom hela Sveriges inland.

Riksväg 45 går från Göteborg till Karesuando. Den kallas ofta Inlandsvägen eftersom den går genom hela norra Sveriges inland. I sommar (2006) kommer den att uppgraderas till europaväg. Detta kommer dock inte ha någon praktisk betydelse, förutom att skyltarna kommer att ändras. Vägstandarden kommer inte att förbättras. Omkring Vilhelmina går väg 45 genom skogar och myrar, förbi hus och åkrar. Skogarna domineras av gran och björk, som framförallt syns bra när det börjar bli höst och löven ändrar färg. Då och då öppnar sig skogen med utsikt över en sjö eller en myr och här och där längs vägen ligger byar och enstaka hus.

## 9.1 Vägen genom Vilhelmina

När man närmar sig samhället Vilhelmina söderifrån är det första man ser några industribyggnader på höger sida av vägen. Därefter passeras väg 360 (mot Lycksele) och sedan åker man över en bäck på en liten bro, vilket upplevs som en första entré till samhället. Bäckens är liten och märks inte så mycket men vägen smalnar av eftersom räcken är placerade på vardera sidan.

Kommunen har satt upp två flaggstänger, en på var sida av vägen, med kommunvapnet.

Efter bäcken kommer en cirka 700 meter lång raksträcka innan man kommer in i själva samhället. På den södra sidan ligger en lokal väg, Granvägen, och bortanför den ett industriområde. Husen i industriområdet



Bäckens med flaggstängerna på sidorna är det första man ser av infarten.



Foto: Ante Fahlén





Asfaltsytorna mellan industribyggnaderna används ofta som parkeringsplatser. Några träd sticker upp här och var.

är mycket olika sinsemellan både vad gäller form och färg. Mellan dem finns välklippta gräsmattor, fritt växande gräs och asfaltsytor. Det finns även några skogsdungar som mest ser överblivna ut.

På den norra sidan av infarten finns först en höjd med skog. I vägslänten finns ett flertal skyltar placerade, vilka ger ett ganska rörigt intryck. Det är skyltar om turistbyrå, informationsplats samt en tavla med utbytbar information om vad som är på gång i kommunen. Där finns också ett knippe skulpterade solrosor, efter en idé av en lokal konstnär. Solrosorna återfinns på affärer i hela samhället och ska fungera som en sammanhållande länk. I slutet av slänten har

kommunen satt upp en informationstavla med en liten avsats att parkera på.

Därefter kommer en tallskog, som döljer Baksjön. Som passagerare kan man se sjön då man har möjlighet att vända på huvudet, men en förare med koncentrationen rakt fram missar den lätt. Tallskogen är ganska gles, med lite slyuppslag av björk. Den ger ett välvärdat men ändå inte parkliknande intryck.

Efter tallskogen kommer Tjärnvallen, en idrottsplats med bland annat fotbollsplan och ishall. Mellan den och infarten finns en stor asfalterad parkeringsplats. Parkeringen är skild från infarten med en cirka sju meter bred gräsremsa och har infarter i både den västra



Vad är på gång i Vilhelmina?



Solrosskulpturerna återfinns vid infarten och runt om i kommunen.



På informationstavlan hittar man karta och information om kommunen

och den östra delen. I den östra delen har kommunen satt upp en informationstavla om Sagavägen, en turistväg från Örnsköldsvik till Vega i Norge. Där finns också en stor portal av trästockar med Vilhelmina skrivet i vitt. På motsatt sida av infarten är några stockar uppsatta som hälsar trevlig resa till dem som lämnar samhället.



Träportalen är ett välkomnande inslag längs infarten.



En avskedshälsning till den som lämnar samhället.

Efter Tjärnvallen ändras vägens hastighet till 50 kilometer i timmen. Vägen får trottoarer och bebyggelsen övergår i bostadshus på bägge sidor. Det är dock fortfarande ganska lummigt, med gräsmattor och stora träd mellan husen och vägen. Sedan kommer man in till centrum, bebyggelsen blir lite tätare men husen ligger fortfarande ganska glest, jämfört med större samhällen. Centrum domineras av fyrkantiga tegel- och trähus i två eller tre våningar. Efter centrum blir det återigen grönare och glesare mellan husen. Man åker ut ur samhället och området kring vägen domineras på nytt av skog.



Två- och trevåningshus i centrala Vilhelmina.

## 9.2 Belysningen

Belysningen börjar en bit söder om infarten. Den utgörs där av vanligt motorvägsljus, det vill säga högtrycksnatrium, som ger ett orange sken. En stor fabriksbyggnad är ordentligt upplyst och fungerar som ett landmärke.

Själva infarten känns betydligt mer sparsamt belyst. Ljuset är vitt och belysningsstolparna är placerade mellan infarten och vägen vid industrierna. De har lampor åt två håll, men står närmre industrivägen vilket ger en ganska dålig belysning på infarten.

På industriområdet finns ljusskyltar som gör reklam för företagen och Tjärnvallen har några spridda belysningsstolpar. Dessa hjälper inte nämnvärt till att lysa upp infarten. Framförallt reklamskyltarna kan göra att blicken dras mot industriområdet, bort från vägen. I skogen finns ingen som helst belysning, vilket hjälper till att göra infarten till en ganska mörk plats.



## 10. Analys

För att kunna göra en infart som speglar samhället är det viktigt att analysera vad som är kännetecknande för det. Här analyseras först vägen och områdena omkring den, framförallt visuellt men också funktionellt. Därefter analyseras samhället och naturen samt förhållandet mellan dem. Det gör jag genom en visuell analys samt genom att analysera historien och bilder.

När människor färdas med jämn hastighet upplever de omgivningen bit för bit i olika vyer. (Cullen, 1996) Genom att runda ett hörn eller passera en kurva kommer nya vyer uppstå för trafikanten. Anledningen till att en lång rak gata känns monoton är att man alltför länge får uppleva samma vy. Människor reagerar på de kontraster som uppstår mellan de olika vyerna och kontrastrika vägar upplevs som mer spännande. (Cullen, 1996) Ett annat sätt att skapa spänning är att arbeta med slutenhet. Genom att inte på en gång visa vad som finns framåt väcks nyfikenheten och det blir en intressantare färd.

### 10.1 Upplevelsen av vägen

De första invånarna i Vilhelmina flyttade in i väglöst land. Man förflyttade sig längs stigar och med båt över sjöar och älvar. Större transporter sköttes lättast på vintern när sjöarna var frusna och snön gjorde det möjligt med slädtransporter där vagnar inte kunde gå på somrarna. Under våren och hösten kunde de avlägsna stugorna bli helt isolerade när markerna var leriga och isen varken bar eller brast. (Pettersson, 1999) Till de lite större samhällena gick dock vägar som var farbara större delen av året. Kyrkbyn i Vilhelmina hade förbindelse med Dorotea och Åsele. Med tiden fick vägarna större och större betydelse tills vi idag är helt beroende av dem. När bilen kom och så småningom blev var mans egendom blev det mycket viktigt att vägar fanns och inte var av för dålig kvalitet. Idag är vägen ett mycket viktigt stråk för samhället Vilhelmina och för hela kommunen. Timmertransporter och andra långväga godstransporter går längs väg 45 och folk som ska till Vilhelmina för arbete eller rekreation färdas på den. Den används även av dem som av olika anledningar ska besöka industriområdet. Majoriteten av dem som färdas längs infarten gör det med bil. Några få promenerar, men det finns inga trottoarer som uppmuntrar till det. Genom att gå på parkeringen eller längs Granvägen kan man dock bli lite mer skyddad.



En tidig bild av infarten till Vilhelmina. Samhället är litet och transportererna sker med häst eller till fots. I bakgrunden skymtar kyrkan. (Västerbottens museum)



Den 700 meter långa och nästan helt raka infarten till Vilhelmina upplevs lätt som monoton. Det finns inga kurvor som kan ge kontrasterande bilder. Vegetationen hjälper dock till att dölja vissa delar så att inte hela infarten avslöjas på en gång.

### **Vägens utsmyckningar**

Infarten är anonym och skulle kunna ligga var som helst i Sverige. Det första som är särskiljande är solrosskulpturerna som är placerade längs vägen. Dessa för dock snarare tanken till sydligare samhällen och verkar en smula malplacerade i Norrland. Efter att halva sträckan har passerats dyker en träportal med ortsnamnet upp vid sidan av vägen. Den verkar mer ha ställts där för att det fanns plats än för att det är det bästa stället. Utseendet känns inspirerat av naturen, med kraftiga stockar och en liten plantering på toppen. Det ger snarare intrycket att man är på väg till ett naturreservat eller liknande, istället för till ett samhälle.

### **Skyltningen**

Förutom dessa utsmyckningar finns en rik skyltflora längs infarten. Det är vägmärken, kommunens informationstavlor och industriernas skyltar. De ger ett rörigt och något förvirrande intryck. Att ha två informationsskyltar på olika ställen gör det svårt att veta vilken som ger den information

man är ute efter. Den stora skylten med utbytbar information tar lätt uppmärksamheten från andra saker i omgivningen, både för att den ger väldigt mycket information och för att den är ful. Antalet skyltar på natursidan bör minimeras. De skyltar som inte är vägmärken men som ändå är nödvändiga bör få en diskret men tydlig utformning. Solrosskulpturerna, eller andra konstverk, skulle passa bättre på industrisidan så att naturen får framstå som mer orörd.

### **Samhället och naturen möts**

Redan idag är infarten platsen där samhället och naturen möts. På den norra sidan kommer den vilda naturen ända fram till vägen och är en fortsättning på den natur som finns i överflöd runt samhället. Naturen är mycket värdefull, både för kommunen och för samhället. Den ger förutsättningar för livet, tidigare i form av jordbruk, jakt och fiske, idag genom turism och i viss mån jakt och fiske. Det är en vacker natur med vidsträckta sjöar och blånande berg och den natur som idag finns längs infarten bör bevaras, framhävas och förbättras. På den södra sidan ligger samhället i form av industriområdet. Detta är också värdefullt, kanske inte visuellt, men i form av arbetstillfällen och skatteinkomster. Industriområdet bör framhävas som den viktiga del av kommunen det är och det bör ges ett tydligare uttryck.



1. Det första som syns av infarten är bron med flaggorna på sidan. Här smalnar vägen av och det känns naturligt att sakta ned lite. Bortom bron anas infartens sträckning. Förutom ett stort antal skyltar syns mest vegetation. Inte mycket visar att man är på väg in i ett samhälle.



2. Framme vid bron ligger nästan hela infarten rakt framför en. Till vänster börjar industribyggnader skymta fram, till höger är det fortfarande skog. Det är nu tydligt att man anländer till ett samhälle. Bron blir en brytpunkt mellan landsbygden och samhället.



3. Vyn längs vägen är sig lik tills man kommer fram till den första informationstavlan. Här blir det lite öppnare till höger och fler industrier syns till vänster. Uppdelningen mellan samhället på den vänstra och naturen på den högra sidan är här mycket tydlig.





4. Efter informationstavlan passeras tallskogen och därefter börjar parkeringsplatsen vid Tjärnvallen närma sig. Där dyker portalen upp och det ligger hus även på höger sida. Portalen är det inslag längs infarten som tydligast visar vart man kommit. Den känns dock lite konstigt placerad. Parkeringsplatsen är mycket stor och ödslig då den är oanvänd, vilket den är en stor del av tiden.



5. Efter parkeringsplatsen kommer en kurva som gör att det inte längre går att se vad som väntar. Hastigheten sänks till 50 km/h, men vägen ändras inte på något sätt som skulle göra denna sänkning tydlig. En trottoar dyker upp på höger sida, vilket visar att man börjar närma sig mer bebodda trakter.



6. Efter kurvan tar infarten slut. Vägen försvinner bakom ett backkrön. Bebyggelsen tätnar och det blir trottoarer på båda sidor av vägen. Det märks att man kommit in i själva samhället.

## 10.2 Områden och landmärken runt vägen



Människor upplever ofta sin ort som ett antal olika områden. Dessa områden har sin egen karaktär och skiljer sig från de omkringliggande områdena. (Lynch 1964) Runt vägen kan man identifiera fyra olika områden.

**Industriområdet** karaktäriseras av utsträckta enplansbyggnader med mycket oanvänd mark mellan. Byggnaderna är anpassade efter sina funktioner som tillverknings- eller affärslokaler men är inte särskilt vackra. Runt dem finns asfaltsplaner med parkeringsplatser samt grönytor med antingen klippta gräsmattor eller träd. Där finns även en del överbliven skog. Området ger ett spretigt intryck. Det verkar som om husen blivit byggda ett i taget och att ingen har tänkt på hur de ska passa ihop. Området borde få en gemensam plan för utsmyckning, färger, nybyggnader och liknande. Industrierna är mycket viktiga för kommunens fortlevnad och det vore bra om området var vackert och sammanhållet trots de olika byggnaderna.

**Kullen** är en fortsättning av skogen som finns runt Vilhelmina. Den är beväxt med gran- och björkskog där den höjer sig vid sidan av vägen. Den är inte speciell och väcker knappast bilistens intresse utan noteras bara lite i ögonvrån. Dock låter kullen den omgivande naturen komma ända fram till infarten. Uppmärksamheten fångas av det otal

olika skyltar som står i slänten. De är mycket olikartade till sin utformning och mängden gör det svårt att hinna uppfatta all information.

**Tallskogen.** Det finns gott om sjöar i Vilhelmina. Baksjön skulle här kunna vara ett vackert blickfång men den ligger lite för långt från vägen och skymms av en tallskog. Skogen är visserligen ganska gles men en del björksly hjälper till att hindra sikten. Annars är det fint med variationen mellan gran- och björkskogen på kullen och tallskogen vid sjön.

Vatten upplevs som positivt av de allra flesta. Trots att flygbilderna visar ett samhälle nästan omgivet av vatten märks inget av detta vid infarten, vilket är en brist. En gallring av tallskogen framför sjön skulle kunna göra att fler bilister lägger märke till vattnet.

**Idrottsplatsen** har sin egen karaktär. Den är stor och öppen men oftast ganska ödslig. Det är stor skillnad mellan de tider då det är idrottsevenemang och de tider då den inte används. Under de förra myllrar det av liv och rörelse och parkeringsplatsen framför är full av bilar. Under de senare ger både parkerings- och idrottsplatsen ett ödligt intryck.

## Landmärken

Det är viktigt att det är lätt att orientera sig längs infarten men idag finns det nästan inga landmärken alls längs vägen. Den är lång och rak mellan industrierna och skogen. Portalen som det står Vilhelmina på är det tydligaste landmärket, men den är placerad på ett ställe där den knappast hjälper trafikanten att orientera sig. När man ser den ser man också parkeringsplatsen vid Tjärnvallen, vilken visserligen inte är särskilt vacker, men fungerar lika bra som landmärke som portalen. Om man ska in i industriområdet är det svårt att veta vilken av vägarna man ska svänga in på. De industrier som ligger ytterst vid infarten kan hjälpa till, men byggnaderna är ganska likartade och det kan vara svårt att komma ihåg vid vilken man ska svänga.



### 10.3 Samhället och naturen



Samhället Vilhelmina ligger vackert omgivet av sjöar och skogar. Det är ett litet samhälle i en stor kommun och det mesta fokuseras på den omgivande naturen istället för samhället och dess byggnader. Den viktigaste tillgång kommunen har är utan tvekan naturen och den framhålls både av kommunens broschyrer och av folk man talar med.

#### **Naturen har alltid varit viktig**

Ända sedan människan först kom till Vilhelmina har hon varit beroende av den natur som finns där. De första invånarna var jägare och samlare och den kulturen lever i mycket kvar än i våra dagar. Det dröjde länge innan man började slå sig ned och odla jorden och även för bönderna var jagandet och fiskandet viktigt för att kunna överleva den långa vintern. Idag är möjligheterna till självhushållning en av de saker som gör att folk vill bo kvar. Även om kommunen erbjuder många olika fritidsaktiviteter med bland annat ridhus, idrottsplats och Folkets Hus är bär- och svampplockning, jakt och fiske viktiga ingredienser för ett liv i Vilhelmina. (Hedman, muntl.)

I sin marknadsföring är kommunen ivrig med att framhäva den vackra naturen, både för att locka turister och för att få folk att flytta dit. De första bilderna som syns på kommunens hemsida visar människor som är aktiva i naturen. Det finns även några bilder på kyrkan och hus från kyrkbyn, men det finns inga från det moderna samhället. Även i de broschyrer kommunen tryckt upp (Vilhelmina ett äventyr samt Leva och Bo i Vilhelmina) dominerar naturen på bilderna. Den är inte bara vacker utan även till för att göra saker i, som att fiska, åka skoter, åka skidor eller vandra. Vilhelmina framstår som en kommun för folk, folk som gillar att vara aktiva i naturen. När kommunen besöker turistmässan TUR 2006 i Göteborg för att göra reklam för sig är det naturen och den samiska kulturen som ska lyftas fram. Dessutom räknas flygplatsen och möjligheten att få en GPS-baserad digital guidning längs Vildmarksvägen, en turistväg mellan Strömsund och Vilhelmina, som viktiga kvaliteter. (Vilhelmina kommuns hemsida) En mässa för att locka boende hade förmodligen lagts upp på ett annat sätt, men det är ingen tvekan om att samhället med dess traditioner inte anses kunna locka särskilt många.

Denna banner med foton finns på kommunens hemsida. Den visar främst på den vackra naturen och dess användningsmöjligheter.



Det finns många möjligheter till ett aktivt friluftsliv året om i Vilhelmina. (Vilhelmina ett äventyr)



På vintern sprakar färgstarka norrsken över himlen. (Vilhelmina ett äventyr)





En vacker och stilla natur är uppskattad av Vilhelminaborna. (Vilhelmina ett äventyr)



En stor anledning att flytta till Vilhelmina är möjligheten att vara ute i skogen och jaga. (Leva och Bo i Vilhelmina)

Jag tycker att naturen egentligen inte behöver framhävas mer än vad som görs idag, men att den ändå är en så viktig tillgång att den bör synas vid infarten. Skog ger olika människor olika associationer men de flesta förknippar den ändå med friluftsliv. Om skogen som idag kommer ända fram till infarten ger det känslan av att den är lättåtkomlig. Det är också denna känsla man får av kommunens broschyrer, att naturen är nära och lätt nåbar samt att det finns mycket att göra i den.

### Samhället märks inte tillräckligt

Ur arkitektonisk synvinkel är samhället Vilhelmina ganska intetsägande. Flervåningshus från olika perioder blandas med villor. Det finns några få vackra hus men de flesta utmärker sig inte på något sätt. (Vikstrand, 1991) En färd genom Vilhelmina visar ett centrum som inte skiljer sig särskilt mycket från andra små samhällen i Sverige. Det mest utstickande är det åttkantiga konditoriet, Stenmans, i ett gathörn. Den bevarade kyrkstaden bildar ett sammanhängande kvarter och kvalificerar sig till att visas upp i kommunens marknadsföring. Den har en speciell atmosfär som dock inte alls märks i de omkringliggande kvarteren. De flesta invånare ser inte husen som något man behöver lägga ner så mycket tid på. Behövs en utbyggnad så byggs den, men inte på något speciellt sätt. Till skillnad från andra delar i

landet har det inte utvecklats någon utpräglad arkitekturstil. (Eliasson, muntl.)

Förutom det moderna samhället saknas företagen på bilderna på hemsidan och i broschyrerna. För Vilhelmina liksom för alla mindre samhällen är varje företag mycket viktigt då det ger arbetstillfällen åt invånarna. Utan arbeten flyttar invånarna och kommunen får inga pengar och kan inte upprätthålla sin service, varpå ännu fler flyttar. Visserligen kan även företag lockas av vacker natur men det är inte mycket i bilderna som tyder på ett starkt företagsklimat.

Industriområden brukar oftast anses fula och på många håll döljer man dem bakom vegetationsridåer. I många mindre orter är dock detta fel väg att gå. Istället för att göra om det befintliga bör man acceptera det och göra



Stenmans är ett populärt café i Vilhelmina och utmärker sig arkitektoniskt.

något nytt med utgångspunkt från det. Längs många större vägar sätts idag kommunikation framför rum. Komplexiteten längs vägarna har ökat och med det ett behov av fler skyltar som leder trafikanten rätt. (Venturi och Scott Brown, 1968) Om detta fortsätter kan det leda till en kultur där framsidan är allt som räknas. I Las Vegas har skyltningen tagit över arkitekturen. (Venturi och Scott Brown, 1968) Där har det viktigaste blivit att framhäva sig med skyltning och i viss mån med framsidan av husen. För många skyltar skapar förvirring och kan ta bort trafikanternas uppmärksamhet från vägen. Om skyltarna blir så många att de i princip utgör hela väggen till vägrummet uppstår dock något annat. De bildar en enhet och det blir svårare att urskilja enskilda skyltar. De skapar ett eget, spännande uttryck där färger och ljus bryter av mot det invanda. För att denna spänning ska kunna uppstå behövs dock kontraster. Överdådig skyltning längs alla vägar skulle bli enahanda och tråkigt. För Las Vegas del kontrasterar skyltningen mot den omgivande öknen. I Vilhelmina skulle skyltningen kunna kontrastera mot naturen och på så sätt visa upp samhället som den totala motpolen till naturen.

En överdådig skyltning är något som uppstår ur ett behov. Företagen vill göra reklam för sig men måste sätta upp större och större

skyltar för att synas. Det uttryck som kan fås fram i arkitektur som skapas av användarna är spännande, men svårt att planera fram. Denna sorts arkitektur växer fram så småningom och kan knappast skapas vid ett tillfälle. Kommunen kan ge riktlinjer, men inte tvinga företag att sätta upp skyltar, eller upplåta plats för andra företags skyltar. Det man kan göra är att diskutera med företagen, visa på intentionerna man har och hoppas på att man kan komma överens om hur det ska se ut och hur man ska uppnå det. Om kommunen tillåter helt fri skyltning där storlek och utseende på skyltarna inte regleras kan det uppmuntra till en utveckling där skyltarna blir dominerande. Om man släpper skyltningen helt fri finns dock alltid risken att resultatet blir ”fel”. Man bör noga tänka igenom vad man vill få fram och se till att förankra det både i kommunen och bland företagen.

Jag anser att samhället märks alldeles för lite i Vilhelmina idag. Det är trots allt samhället som erbjuder arbeten, shopping och kommunal service. Industriområdet är mycket viktigt för kommunen då det ger arbetstillfällen och skatteintäkter. Det är industrierna som representerar samhället längs infarten och de bör framhävas. Jag tycker att detta bör ske genom en ökad skyltning och eventuellt ökad bebyggelse längs industrisidan av infarten. Området är inte vackert men så betydelsefullt

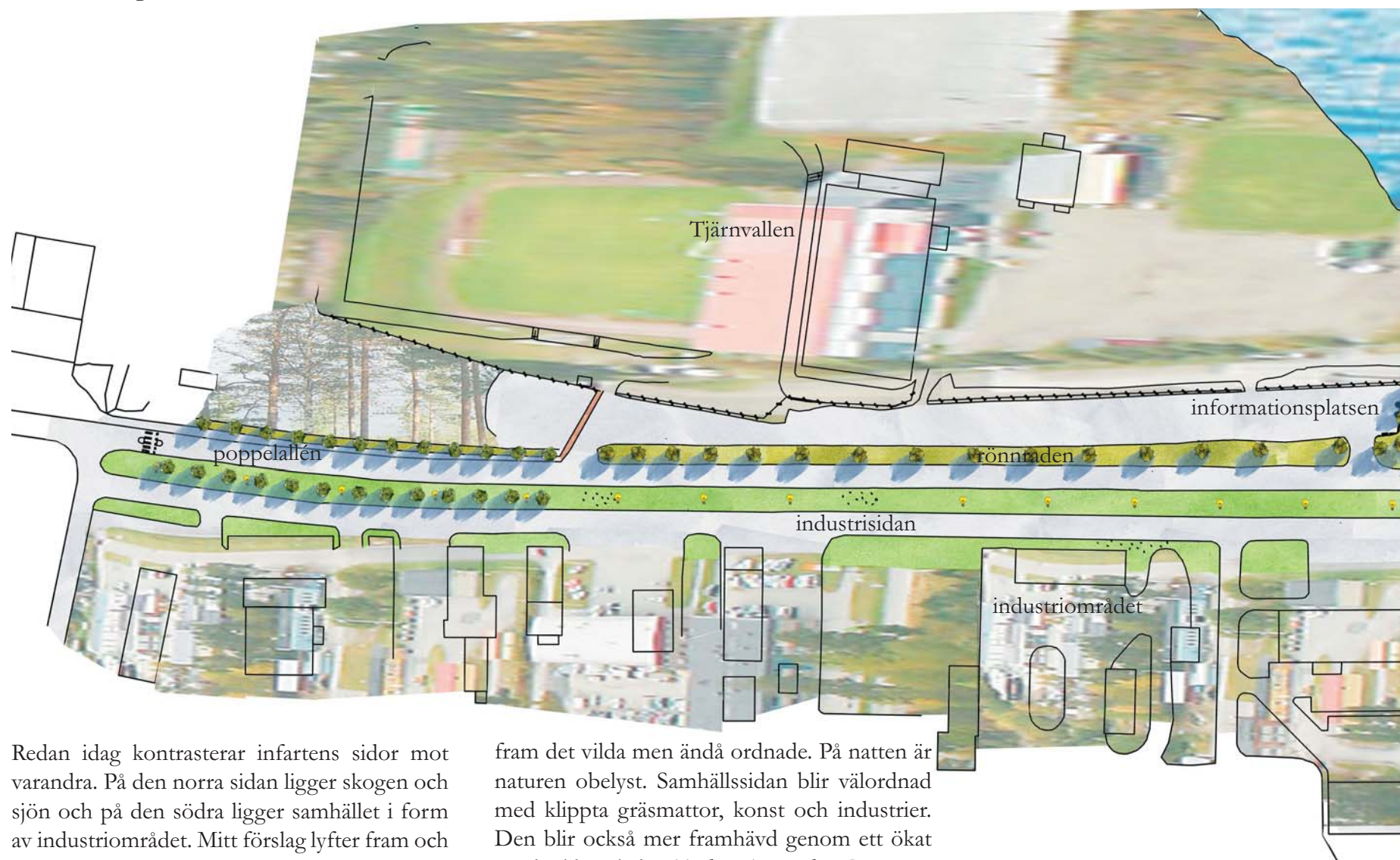
att det inte bör döljas bakom vegetation och en ökad skyltning kan ge det ett spännande utseende.





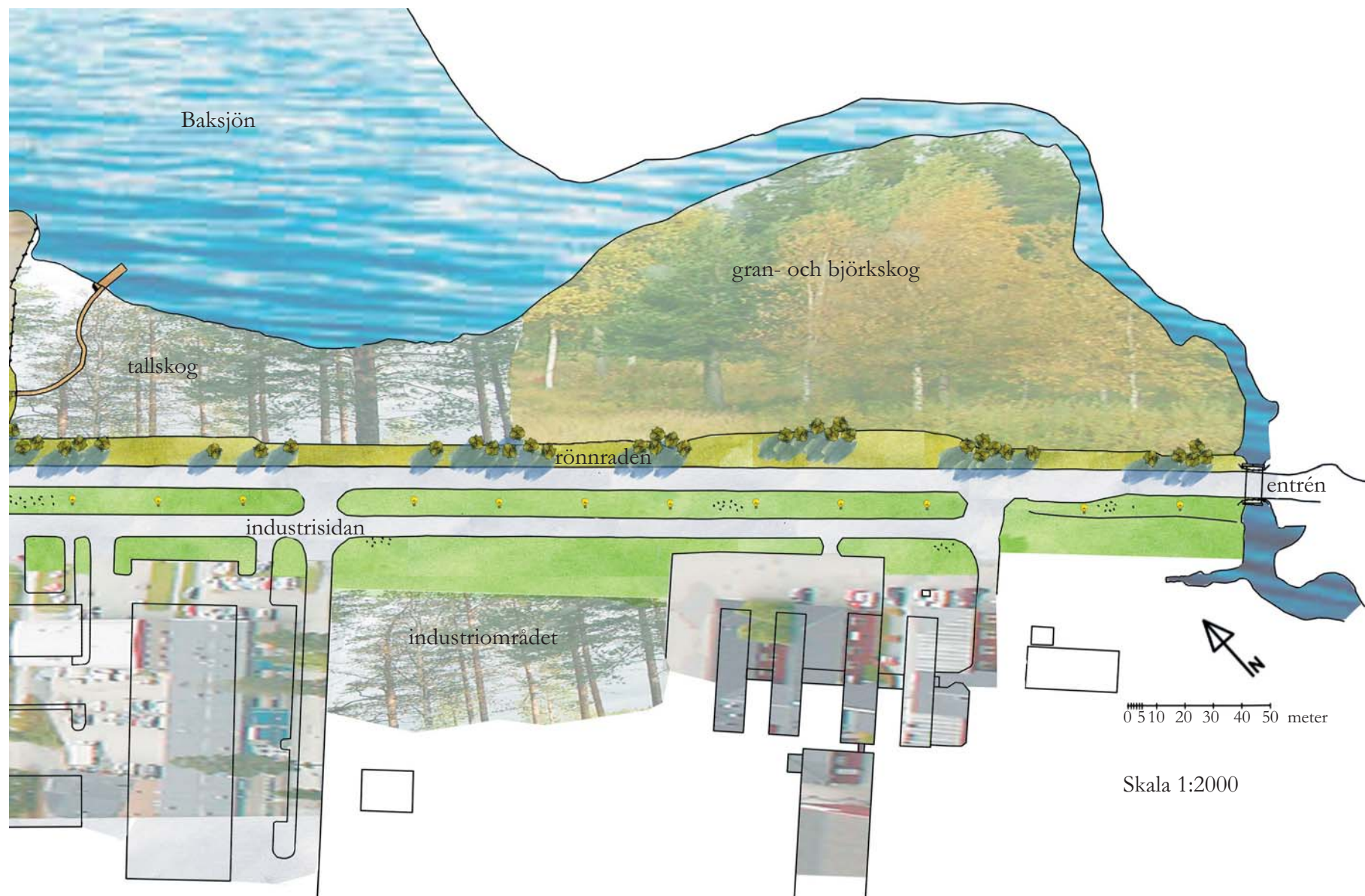


## 11. Förslag



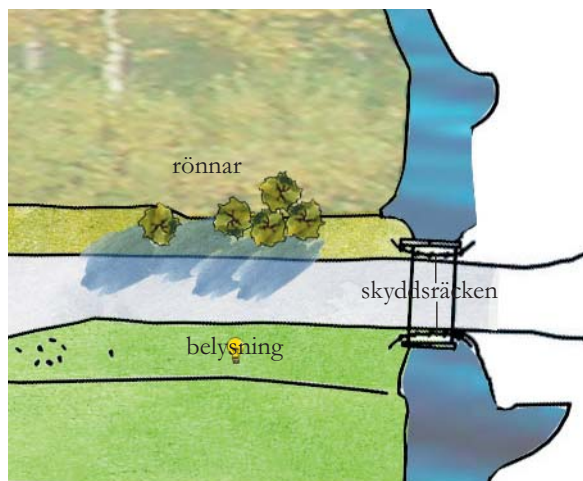
Redan idag kontrasterar infartens sidor mot varandra. På den norra sidan ligger skogen och sjön och på den södra ligger samhället i form av industriområdet. Mitt förslag lyfter fram och förstärker dessa skillnader. Naturen förstärks med trädplanteringar och en skötsel som tar

fram det vilda men ändå ordnade. På natten är naturen obelyst. Samhällssidan blir välordnad med klippta gräsmattor, konst och industrier. Den blir också mer framhåvd genom ett ökat antal reklamskyltar i industriområdet. På natten är denna sida väl upplyst.





## 11.1 ”Entrén”



Bäcken märks knappast för bilisterna. Om den rensas skulle den bli tydligare och kunna utgöra ett vackert blickfång vid entrén.

Infarten och entrén till samhället börjar där vägen går över en liten bäck. På sidorna går räcken vilket gör att vägen upplevs som smalare. Bilisten uppfattar att något förändras längs vägen och saktar ned något. Bron upplevs som en port, där vägen övergår från landsväg till infart.

Dagens skyddsräcken är av den typ som finns längs de flesta vägar i Sverige. De är funktionella men känns väldigt vanliga och tråkiga. Genom att byta ut dem mot ett lite mer ovanligt räcke kan man markera för bilisterna att vägen är speciell och omhändertagen. Dessutom färgas räckena röda, vilket ytterligare visar på att det är en speciell väg. Den röda

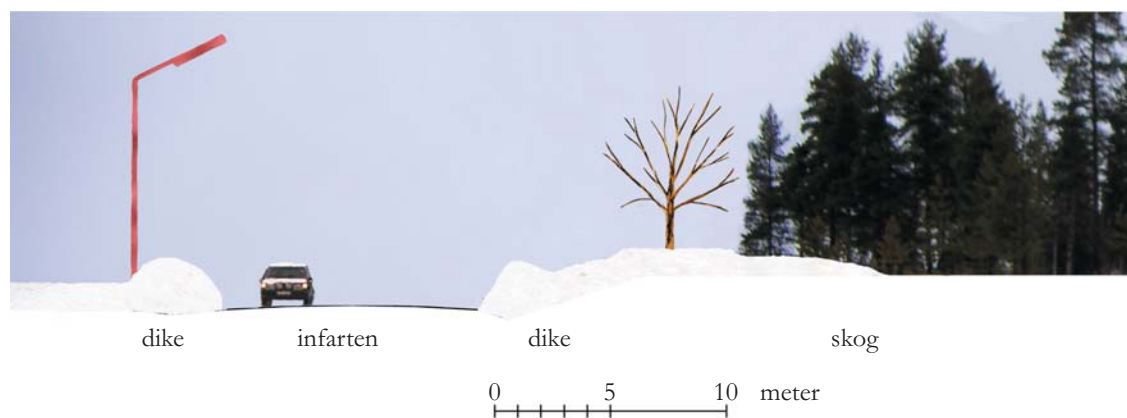


färgen återkommer i belysningsstolparna och ortsnamnsskylten, vilket dels skapar en sammanhållen känsla längs infarten och dels gör att dessa element sticker ut mot omgivningen. De är alla delar längs infarten som hjälper till att visa fram Vilhelmina som ett modernt samhälle. På natten lysas skyddsräckena upp av ljusslingor vilket gör dem till en tydlig port även när det är mörkt.

Här vid den första porten känns det som den naturliga platsen att sätta upp en skylt med ortsnamnet. Den är placerad på skogssidan. Skylten är enkelt utformad. Den ska föra tankarna till någonting som skulle ha kunnat sättas upp av de första nybyggarna. Dess färger (rött och blått) anspelar dels på samiska färger och dels på färgerna i kommunvapnet. På natten är skylten upplyst så att man dygnet runt kan veta vart man har kommit.



Belysningen för både infarten och Granvägen läggs i gräsremsan mellan vägarna för att inte få för stort antal element i vägrummet. Armaturen för infarten sitter högre upp och har ett starkare ljus än den för parallellgatan. På det sättet visas deras olika betydelse. När hastigheten sänks till 50 km/h blir även armaturerna längs infarten lägre för att signalera större stadsmässighet. Stolparna målas i samma röda färg som skyddsräckena vid bäcken. Det ger ett sammanhållet uttryck för utfarten och den röda färgen ger en fin kontrast mot snön på vintern. Vägverket (2004) anser att belysningsstolpar bör synas så lite som möjligt på dagen. Här hjälper de dock till att skapa ett sammanhållet uttryck för infarten. De bildar dessutom en tydlig gräns som särskiljer infarten från Granvägen.



När mörkret sänker sig över Vilhelmina tänds vägbelysningen. De röda skyddsräckena markeras med ljusslingor och namnskylten visar den vilsne bilisten var denne hamnat. Den högra sidan utgörs av mörk skog medan upplysta reklamskyltar anas på den vänstra.

Sektion över vägen vid entrén. På den högra sidan syns slätten med skog samt en planterad rönn. Den vänstra sidan utgörs av en gräsmatta i industriområdet. I diken finns utrymme för snöupplag.

## 11.2 ”Rönnraden”

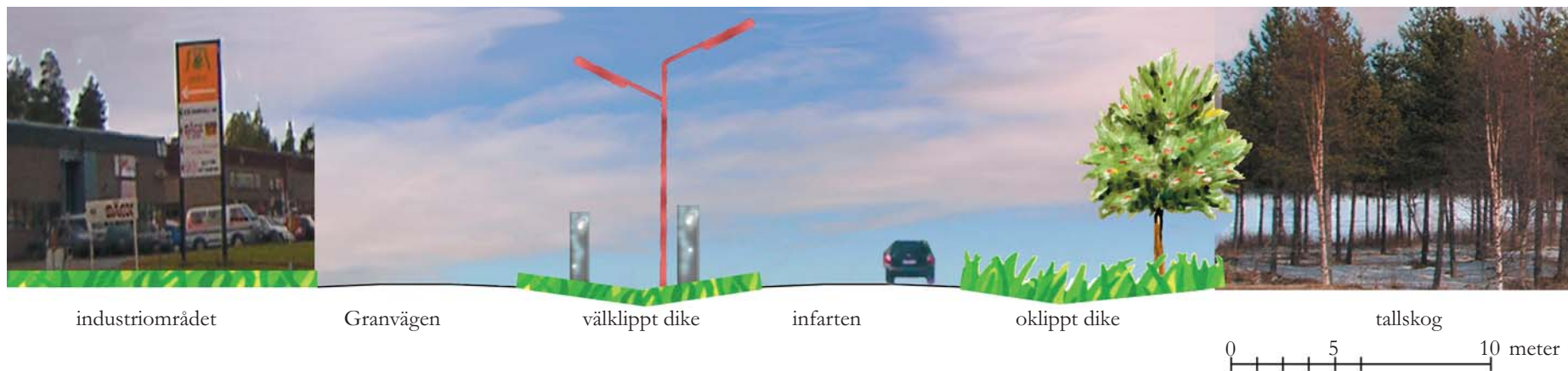
För att förstärka den skogiga, vilda karaktären längs den norra sidan planteras en rad med rönnar. Rönn är ett vanligt träd runtom Vilhelmina och passar in i skogskänslan som jag vill skapa på denna sida av vägen. Det är dock ett lite mer speciellt träd än björk eller gran och sticker ut från omgivningen genom sin blomning och sina bär. De kommer att ge en vacker karaktär åt vägen. I början av infarten står rönnarna i små oregelbundna grupper på ett skogslikt sätt. Längre fram, framför sjön, börjar de forma en rad, men är fortfarande oregelbundet placerade. Längs parkeringen vid Tjärnvallen står de på en rak linje. Detta skapar en känsla av att färdas från skogen till det mer ordnade samhället.



Rönnraden vid Tjärnvallen gör att parkeringen döljs något och ger ett mindre ödsligt uttryck de tider den inte används. Avståndet mellan träden är större i delen längst bort från samhället och mindre i delen närmast samhället. Det ger bilisten en känsla av att han eller hon ökat hastigheten. Därigenom kan man få bilisterna att sänka farten något redan innan hastighetsändringen. Träden bör planteras i en enda lång trädgrop för att få så bra förutsättningar som möjligt att utvecklas. De står närmare parkeringen än infarten för

att minska påkörningsrisken och ge plats för vinterns snövallar. Åtminstone tre meter behövs för snövallar i norra Sverige. (Vägverket, 2004)

Väggkanterna hålls fria från sly, men gräset får växa fritt och slå endast en gång per år. Dessutom sås frön in från typiska norrlandsväxter, som stormhatt, kvanne och torta. Dessa är högväxta och bidrar med en vacker blomning som kan ses från bilen. Tillsammans hjälper dessa åtgärder till att understryka den vilda naturkänslan.



Sektion av rönnraden. Till vänster ligger industriområdet och Granvägen. I diket mellan Granvägen och infarten står belysning och konstverk. Gräset i diket hålls välklippt för att visa att det tillhör det välskötta industriområdet. Till höger om infarten går rönnraden och bortanför den tallskogen vid Baksjön. Gräset under rönnraden får växa friare och slå bara en gång per år. Blommande örter har sätts in.



Rönnraden sträcker sig längs nästan hela infarten. Den ökar det skogiga intrycket på vägens högra sida eftersom träderna står närmare vägkanten än vad som är fallet idag. De står dock inte närmare än fyra meter, vilket är det minsta säkerhetsavståndet på en 70-väg. Rönnarna blir inte så stora men med sin vårblooming och sina bär på hösten skiljer de ut sig från bakomvarande skog.

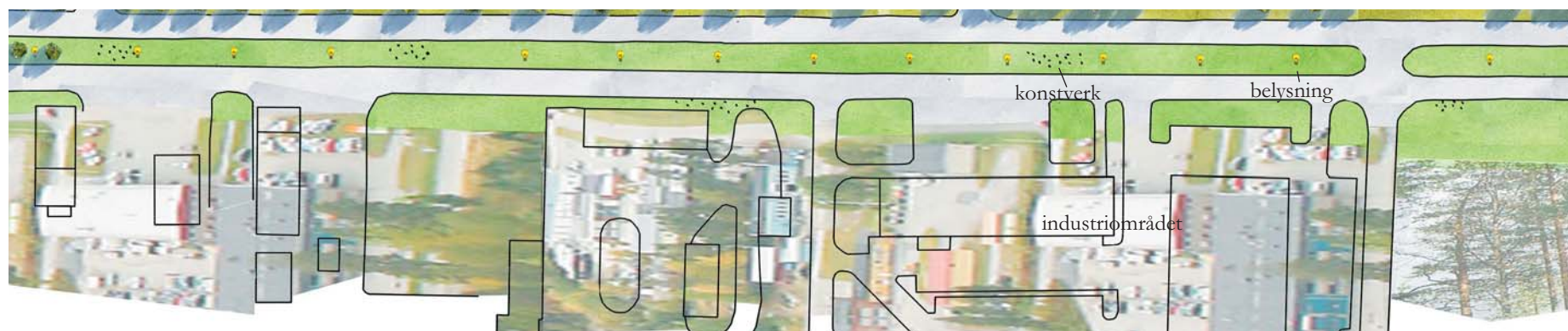


På vintern är kontrasten stor mellan den vita snön och de röda lyktstolparna. Rönnarna framträder inte lika mycket som under vegetationsperioden så det är bra med ett annat framträdande element i vägrummet. Trädens och belysningstolparnas avstånd till vägen ger utrymme för den bortskottade snön. Denna vinter var snöfattig och i normala fall är snövallarna betydligt högre.





### 11.3 "Industrisidan"



Den södra sidan av vägen utgörs av ett industriområde. För att öka kontrasten mellan naturesidan och industrisidan borde industriområdet bli ännu mer samhälle. Bebyggelsen skulle kunna bli tätare än den är idag, vilket dock kräver fler eller växande företag. Det som skulle kunna genomföras idag är att ge fler företag möjlighet att sätta upp reklamskyltar mot vägen. Kommunen kan erbjuda reklamplats på de områden längs Granvägen den äger och på samma gång få lite extrainkomster. Skyltarna blir upplysta på natten, men bara svagt. De ska synas men inte sprida ljuset omkring sig och inte dominera över vägbelysningen längs infarten. För trafiksäkerhetens skull bör antalet skyltar minskas, men de som placeras längs industrisidan står inte direkt vid vägen och utgör snarare väggen i rummet än ett element. Ett stort antal skyltar gör dessutom att de inte upplevs individuellt, utan som en massa, och de blir då inte störande på samma sätt.

Utformningen av infarten bygger på kontrasten mellan samhälle och natur. Jag anser dock att det behövs något som sticker ut lite extra och blir lätt att komma ihåg. Det är vanligt att placera konstverk vid infarter, gärna i en cirkulationsplats eller på någon annan framträdande plats. Längs Vilhelminas infart finns ingen uppenbar sådan plats så istället föreslår jag att ett konstverk placeras ut upprepade gånger längs hela industrisidan. Konstverket bör vara enkelt, dess massverkan kommer ändå att vara imponerande och kommer att verka sammanhållande för hela industrisidan. Exempel på konstverks massverkan är till exempel Christo och Jeanne-Claudes installation "The Gates" i Central Park, New York, under februari 2005 och i mindre skala Museumpark i Rotterdam (se bild). Man skulle kunna använda de solrosskulpturer som redan idag finns längs infarten och runt om i kommunen. De ska symbolisera företagargandan i kommunen, men

jag tycker att solrossor ger lite fel associationer för ett norrländskt samhälle. Istället skulle det behövas något som ger lite mer associationer till industrier och samhälle. Enkla stålpelare skulle ge en bra massverkan och ge ett industrimässigt intryck. Jag har placerat dem i lite olika vinklar mot infarten vilket ger ett mer dynamiskt och livfullt intryck. De är smala och ganska blanka men behandlade för att inte ge reflexer från bilarnas lyktor. Dessutom ska de ge vika om de blir påkörda, eftersom de kommer stå inom vägens säkerhetszon.



I Museumpark, Rotterdam, ger kloten en spännande massverkan.



Gräsytor mellan vägarna och omkring företagen ska hållas välklippta. De ska se ut som gräsmattor för att understryka samhällskänslan längs industrisidan. Det välordnade intrycket bör sträcka sig in i industriområdet, för att få det mer sammanhållet.



Industrisidans mångfald av skyltar står i skarp kontrast till rönradens lummighet. Då de står längre från infarten än rönarna blir deras intryck inte alltför dominerande.

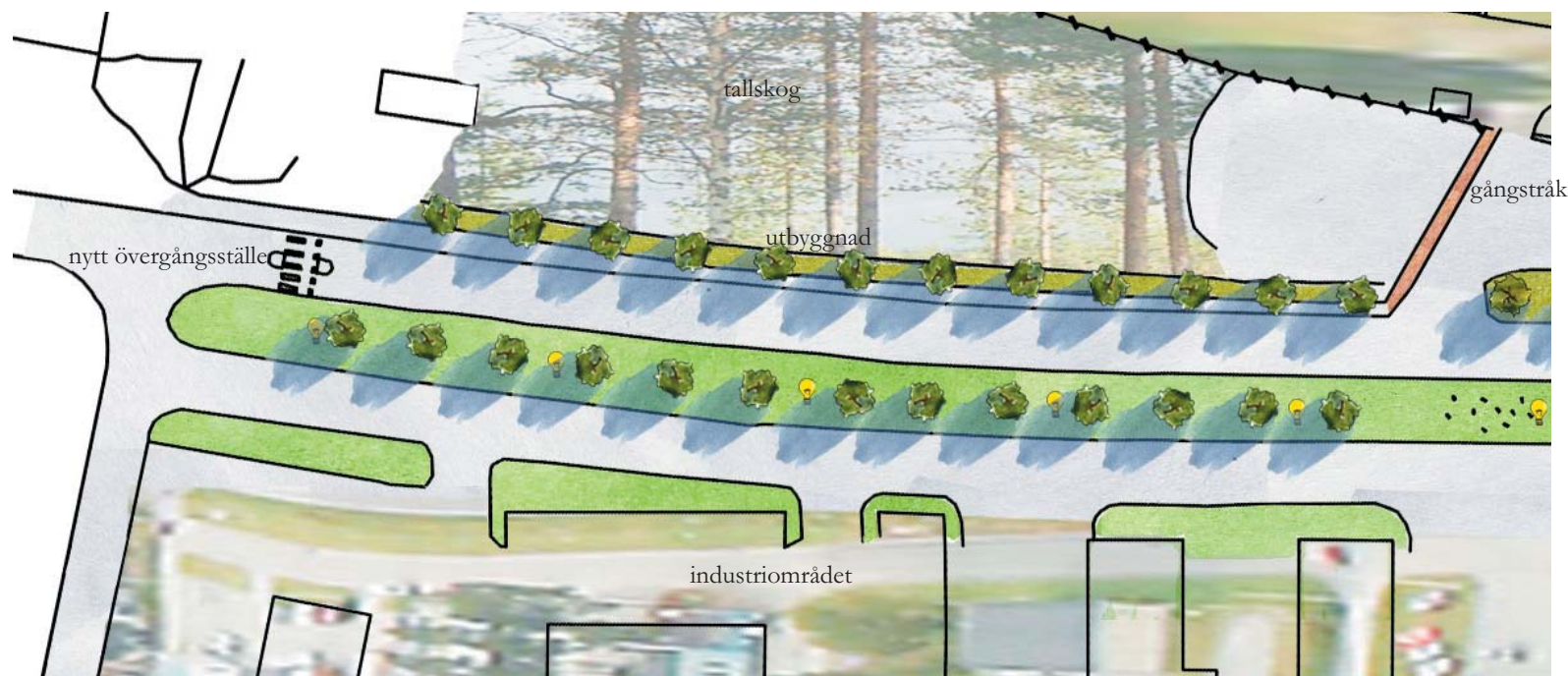


På natten uppstår den största kontrasten mellan industrisidan och natursidan. De upplysta reklamskyltarna signalerar samhälle medan skogen får vara mörk. Även konstverken blir svagt upplysta.





## 11.4 ”Poppelallén”



Efter Tjärnvallen sänks hastigheten på vägen till 50 km/h. Här planteras en allé av *Populus trichocarpa* 'Kiruna', jättepoppel. Liksom bron markerar att man kommit in på infarten är allén en port som markerar att man kommer in i samhället. Poppeln är ett mer ovanligt träd än rönnen, även om denna klon klarar det norrländska klimatet bra. Den är ganska smalt upprättväxande och har mörkgröna, läderartade blad. Som färdigvuxen blir den 20 till 25 meter hög. Träden är ganska anspråkslösa men bör planteras i en enda lång trädgrop för att kunna utvecklas så bra som möjligt. I och med att det

är en klon kommer det vara lätt att se om något av träden inte utvecklas som det ska, det vill säga likadant som de andra, och ge det extra näring och vatten. Genom att täcka över diket skapar man en planare planteringsyta och en väggkant med ett mer tätortsmässigt intryck. Lite ovanligare träd är bra att använda för att markera att man kommer in i mer bebyggda trakter och poppeln kommer här att ge ett mer parkliknande intryck än rönnen. Eftersom de planteras i en dubbelsidig allé kommer de att ge känslan av att vägen smalnar av och bilisterna kommer uppmärksamma hastighetsändringen.

Popplarna talar tydligare om att man kommer passera ett samhälle och att det gäller att hålla hastigheten och vara uppmärksam.

På den norra sidan finns en trottoar och efter denna sluttar marken brant ned mot skogsdungen. Här byggs vägbanken ut för att träden ska stå på samma höjd som de på andra sidan. Några av de tallar som står i dungen idag kommer att behöva fällas. Så här närmare centrum börjar det komma gående och cyklister längs vägen och uppmärksamheten måste skärpas. Vägverket har planerat in ett





Poppelallén ger ett smalare vägrum som får bilisterna att sakta ned. En allé ger ett tätortsmässigt intryck och det blir tydligt för bilisterna att de nu kommer in i samhället.

övergångsställe, där blir vägen även lite smalare genom att det läggs en refug i mitten. Med träden på sidan av vägen känns vägrummet trängre och det känns naturligt att sänka farten. Från trottoaren läggs ett gångstråk i avvikande färg över parkeringen till Tjärnvallens entré. Det leder människorna mot entrén och gör bilisterna uppmärksamma på var flest människor kommer röra sig.

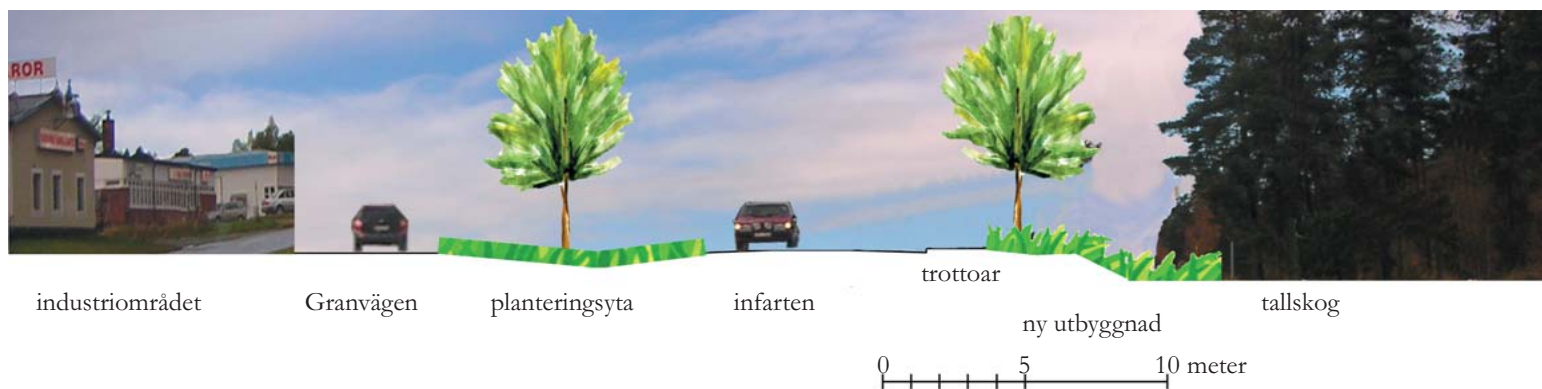


De två första träden i infarten blir belysta. Armaturen placeras på vägmärkesstolparna för att komma upp en bit och inte hamna under snön på vintern. Träden belyses endast framifrån (för dem som färdas in mot staden) men framträder som siluetter för dem är på väg därifrån. De kommer att utgöra ett tydligt landmärke på natten.





På den högra sidan av vägen byggs vägbanken ut för att det ska bli möjligt att plantera popplarna i samma höjd på båda sidor av vägen.



Sektion av vägen vid poppelallén. Till vänster ligger industriområdet och Granvägen. Till höger om infarten syns utbyggnaden för popplarna.



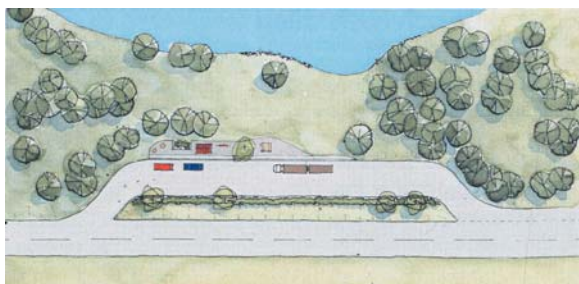




## 11.5 "Informationsplatsen"



Längs vägen behövs en informationsplats där privatbilister kan stanna till och få information om kommunen. En informationsplats för långträdare bör ligga längre söderut längs vägen, så att de slipper åka för långt in i samhället om deras last ska till industriområdet. Informationsplatsen för privatbilister läggs i den östra änden av parkeringen vid Tjärnvallen, eftersom det här finns gott om plats, både för själva informationsplatsen och att parkera



Principskiss över en enklare rastplats. (Vägverket, 2000)

på. Informationsplatsen kombineras med en liten rastplats. Vägverket (2000) har utförlig information om utformningen av rastplatser. De viktigaste punkterna är att platsen måste vara tillgänglig för alla, även för de med funktionshinder samt att den ska vara trafiksäker. Den bör vara avskild från vägen, ge olika sorters fordon möjlighet att stanna till och det ska gå att röra sig på den utan att bli påkörd. Dessutom bör platsen vara funktionellt utrustad, inbjudande, välkött och miljöanpassad.

Mitt förslag gäller främst placeringen av informationsplatsen. Den behöver gestaltas mer i detalj innan den anläggs. Eftersom platsen ligger på natursidan bör den anpassas till skogskänslan på denna sida. Kommunen har ett önskemål om fyra anslagstavlor. På dessa ska det finnas information om kommunen, Saga- och Vildmarksvägen, jakt och fiske samt möjlighet för alla invånare att



Rönnarna ramar in den lilla rastplatsen. Informations-tavlorna skyddar lite mot bullret från vägen. Efter fika-pausen är det bara att gå ner till bryggan vid sjön.

sätta upp egna anslag. Utöver dessa finns bord samt soptunnor. Anslagstavlorna placeras mot vägen för att skydda från buller. Det gör det lite svårare att se platsen från vägen, vilket gör det extra nödvändigt med ordentlig skyltning. På natten lysas platsen upp så att det går att ta del av informationen. Ljuset minskar också risken för skadegörelse. Kommunen har även önskemål om ett nytt staket längs Tjärnvallen. En moderniserad variant av gårdesgård skulle passa både naturkänslan och det mer moderna uttrycket på samhällssidan.

Från informationsplatsen går en stig ned till en brygga vid sjön. Där finns också möjlighet att sitta. Idag är det vanligt att folk stannar

på parkeringen för att rasta sina hundar i tallskogen vid sjön. Det kommer att bli lättare om det finns en stig. Stigen kan även kopplas samman med en promenadväg runt sjön som det tidigare funnits förslag på i kommunen. Tallskogen fungerar som ett skyddsområde mellan sjön och vägen och skapar en lugnare miljö vid sjön. Genom att förbinda sjön och informationsplatsen med en stig blir vattnet närmare sammankopplat med infarten och lättare åtkomligt. Tallskogen bör gallras för att göra det lättare att få syn på sjön från vägen, framförallt bör björksly tas bort.



## 12. Reflektion

Infarten ger det första intrycket av ett samhälle och det är därför väldigt viktigt att tänka på hur den utformas. Utformningen ska göra infarten trafiksäker och samtidigt visa på det som är kännetecknande för samhället. En vacker infart kan locka turister att stanna och få invånarna att känna sig stolta över sitt samhälle.

Mitt syfte med uppsatsen var att närmare studera hur infarter kan utformas samt hur en infart kan gestaltas utifrån samhällets speciella förutsättningar. Jag anser att jag i arbetet har uppfyllt detta syfte. Genom litteraturstudier fick jag fram många aspekter som behövs tas hänsyn till vid utformningen av en infartsväg och dessa är sammanställda i stycket om infarter. Jag studerade även en rad olika källor om Vilhelmina för att kunna bilda mig en uppfattning om samhällets mest framträdande drag. Med hjälp av en analys av det jag läst kunde jag sedan gestalta en vacker och trafiksäker infart som visar på de olika karaktärer som finns i samhället.

Min arbetsmetod bestod av litteraturstudier, analys och skissarbete och det blev en bra uppdelning mellan dessa. Litteraturstudien gav mig en bra grund när jag analyserade samhället och vägen samt vid själva utformningen av infarten. Under platsbesöket var det en klar fördel att ha läst en del om Vilhelmina

eftersom det gjorde att jag fick ut mer av mitt besök. Analysen och skissarbetet skedde till viss del parallellt och kunde på så sätt förbättra varandra.

Det var inte alldeles lätt att hitta litteratur om infarter. Den mesta informationen är hämtad från Vägverkets publikationer. Dessa är mycket utförliga, men går inte särskilt mycket in på den mer estetiska utformningen av vägen. För att få inspiration till detta läste jag flera tidigare arbeten om infarter och studerade hur dessa blivit utformade. Det gav både många idéer om vad jag skulle göra och vad jag inte skulle göra.

Källorna om Vilhelmina fokuserade mycket på historien och fler källor från idag hade kanske gett en något annorlunda bild av samhället. Ett större antal intervjuer med människor i olika grupper hade också kunnat ge mig större insyn i hur invånarna ser på och använder infarten. I det stora hela tror jag dock att jag har fått fram en rättvisande bild. När jag presenterade min analys och mitt förslag för kommunen kom ingen med några större invändningar mot hur jag framställde den.

Det hade varit intressant att verkligen djupstudera samhället för att få fram en mer komplex bild av dess förutsättningar. Då hade

det å andra sidan blivit alltför lite tid till att studera utformningen av infarter i allmänhet. Jag hade också kunnat välja ett samhälle jag känner till bättre. Då hade dock risken funnits att jag bara utgått från mina egna förutfattade meningar och haft svårare att sätta mig in i olika aspekter. Genom att jag inte kände till något om Vilhelmina innan jag påbörjade mitt arbete hade jag möjlighet att förhålla mig friare till karaktären och profileringen.

I min analys kom jag fram till att naturen och samhället är de viktigaste aspekterna att visa upp längs infarten och jag tittade på hur de framställs i kommunens marknadsföring. Kommunen framhäver naturen och jag tyckte att samhället borde synas mer eftersom det är en så viktig del. Detta tog jag sedan fasta på i min gestaltning där den ena sidan av infarten fick representera samhället och den andra naturen. Analysen grundas på de källor jag använt och andra eller fler källor hade kanske gett en annan bild. Som jag nämnt tror jag dock att den bild jag fått fram är rättvisande. Jag analyserade även vägen och upplevelsen av färdas på den. Det blev till stor del en visuell analys som baseras på mina egna upplevelser av vägen.

I min utformning tog jag först och främst fasta på den kontrast mellan samhälle och natur jag





tycker är kännetecknande för Vilhelmina. Här möts dessa poler i princip på vägen och detta ville jag förtydliga. Trädplanteringar hjälper till att göra naturen till mer natur och flyttar den ännu närmare vägen. Långt gräs och insådda örter hjälper till att skapa denna känsla. Samhällssidan understryks genom en ökning av antalet reklamskyltar och eventuellt ökad bebyggelse samt genom välskötta gräsytor.

Ett problem med min gestaltning är att en arkitektur som bygger på skyltning och kommersialism uppkommer spontant. Den formas av användarna och växer fram under en längre tid. Som arkitekt kan man ge riktlinjer åt vilket håll utvecklingen bör gå, men det kan bli svårt att genomföra samtidigt med ombyggnaden av vägen. En väg att gå är att släppa skyltningen helt fri. Det går inte att förutsäga resultatet, men man kan räkna med att det så småningom kommer att bli en uppsjö skyltar. Det är viktigt att ha en dialog mellan kommunen och företagen för att försöka uppnå de intentioner som finns i gestaltningen, men vill man ha en rikedom av skyltar går det inte att detaljstyra särskilt mycket.

Kontrasten mellan samhälle och natur är inte unik för Vilhelmina även om den här är extra tydlig. Jag ville därför att någonting skulle sticka ut och göra att samhället blir ihågkommet.

Eftersom jag ville att naturen skulle få vara natur var det uppenbart att det utstickande måste placeras på industrisidan och det blev i form av konstverk. På detta sätt kan man skapa en karaktär för samhället som kanske inte finns idag men som ändå är passande. Konstverken ska ge ett mer urbant intryck än de solrosskulpturer som finns längs infarten idag.

Resultatet av analyserna och gestaltungsarbetet har blivit en utformning som till största delen visar Vilhelmina ur ett turistperspektiv. Det är självklart svårt för mig som inte bor i samhället att skaffa ett annat perspektiv. Men detta behöver inte nödvändigtvis vara något dåligt. Turister är viktiga för samhällsekonomin och de flesta samhällen strävar efter att locka dem till sig. Om infarten kan göra att någon lockas att stanna är det bra även för dem som bor i samhället. Utformning för turister brukar dessutom oftast innebära att saker görs vackra och en vacker infart är trevlig att färdas längs även för de bofasta.

Jag tycker att mina förslag har en bra grund i analysen och är genomförbara. Konstverken och den ökade skyltningen är det som är minst realistiskt, men förslaget fungerar även utan dessa element. När jag presenterade förslaget för kommunen mötte det gillande och även

om jag nu arbetat om det en del är det i grunden samma förslag. Gestaltningen är inte alltför storslagen utan det handlar om ganska små medel, vilket passar ett mindre samhälle. Framförallt tydliggör mitt förslag de karaktärer som redan finns på platsen.

Vid utformningen av en väg är belysningen en viktig del. I Sverige, och särskilt i Norrland, är det mörkt under en stor del av året. Belysningen kan då minska antalet mörkerolyckor och ge trafikanterna annorlunda upplevelser än på dagarna. I detta arbete har jag bara gjort en enkel belysningsidé. Det finns stora möjligheter att använda både den funktionella och den estetiska belysningen till att skapa upplevelser för trafikanterna. I mån av mer tid hade jag satt mig djupare in i utformningen av belysning vilket hade förbättrat mitt förslag. Nu har jag i alla fall visat på det uttryck jag vill skapa med ljuset. Kontrasten mellan natur och samhälle ska vara tydlig även på natten, även om medlen för detta är något annorlunda.

Det var mycket intressant att få sätta sig in i ett norrländskt samhälles förutsättningar. Dessa skiljer sig en hel del från Uppsalas förutsättningar, vilka är de vi tidigare under utbildningen brukat utgå från. Växtvalet blir mer begränsat och framförallt måste man ta mer hänsyn till vinteraspekterna. Vintern är

lång och mörk i Vilhelmina och infarten måste utgöra ett intressant blickfång även under dessa månader. Det är också under vintern som belysningen är viktigast, på sommaren finns nästan inte något behov alls av att lysa upp. Jag hade planerat att arbeta lite mer med vinteraspekterna än som blev fallet i slutändan. Det hade varit intressant att forma infarten främst med tanke på vinterupplevelsen, men tyvärr finns mycket lite litteratur om detta. Det var också svårt att komma ur det invanda tankesättet att först utforma för sommaren och sedan fundera lite på höst- och våraspekter innan vintern dyker upp i tankarna. Framförallt vägar skulle tjäna på att utformas med vintern i åtanke, eftersom de då ofta framstår som väldigt gråa och trista.

Jag har följt det program jag satte upp. Utformningen av infarten och inriktningen på arbetet utvecklades lite annorlunda än jag tänkt mig från början, men jag gjorde inga större avsteg. Jag hade börjat leta efter litteratur när jag skrev programmet och hade därför ett bra hum om vad arbetet skulle innehålla. Det underlättade programskrivandet och gjorde det lättare att följa programmet under arbetets gång.

### 13. Källor

#### Skriftliga

Cullen, Gordon (1996). *The concise townscape*. Architectural Press, Oxford

Ekstrand, Nils-Erik (2005). *En förrädisk trygghet*. I: Dagens Nyheter 2005-09-18

Hed, Ewa (red) (2004). *Tre kulturers landskap – Möten i gränsland/Möter i grenseland*. Sollefteå Tryckeri AB, Sollefteå

Hansson, Jeanette (2000). *Möte med staden. En studie av infarter med tillämpning på Österleden i Landskrona*. Examensarbete vid institutionen för landskapsplanering, SLU, Alnarp

Lynch, Kevin (1964). *The image of the city*. M.I.T Press, Cambridge, Mass.

Nordh, Bernhard (1996) *I Marsfjällets skugga*. B. Wahlström, Falun

Pettersson, O.P. (1999). *Nybyggarnas dagliga leverne – Nybyggare i Vilhelmina i mitten av 1800-talet*. Centraltryckeriet AB, Borås

Schibbye, Bengt (1994). *Bättre stadsinfarter exemplet Helsingborg*. Gröna Fakta A8, Utemiljö 5 1994, Movium, Alnarp

Schibbye Bengt (1995). *Södra infarten till Sundsvall – en pilotstudie för bättre stadsinfarter*. Stad & Land nr 132, Movium, Alnarp

Svenska kommunförbundet (2003) *Träd i stadsmiljö. Goda exempel för fler och friskare träd i våra tätorter*.

Tynderfeldt, Bo (red) (2000). *Södra Lappland*. Bilda Förlag, Jyväskylä

Venturi, Robert och Scott Brown, Denise (1968). *Innebörden i A&P:s parkeringsplatser eller Att lära från Las Vegas*. I: Arkitekturteorier, Skriftserien Kairos nr 5

Vikström, Eva (1991). *Platsen, bruket och samhället. Tätortsbildning och arkitektur 1860-1970*. Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm.

Vilhelmina kommuns översiktsplan, antagandeverision 2000

Vägverket (1999). *Hela vägen*. Centraltryckeriet AB, Borås

Vägverket (2000). *Försörjningsprogram för rastplatser och rastställen inom Region Mitt*.

Vägverket (2004). *Vägars och gators utformning*. Publikation 2004:80

Vägverket (2005). *Dalslands vägmiljöer. Gestaltningssprogram*. Davidsons Tryckeri AB, Växjö

Wennberg, Anna (2004). *Gestaltning i vinterstaden Luleå – förslag till utformning och belysning av stadens entréer*. Examensarbete vid institutionen för landskapsplanering, SLU, Ultuna

### Muntliga

Eliasson, Laila, museiintendent, Vilhelmina kommun 2005-09-21

Hedman, Assar, Vilhelmina kommun 2005-09-21

Öhrn, Henrik, näringssekreterare med ansvar för turism, Vilhelmina kommun 2005-09-05

### Hemsidor

Statistiska Centralbyråns hemsida, [www.scb.se](http://www.scb.se) 2005-09-26

Vilhelmina kommuns hemsida, [www.vilhelmina.se](http://www.vilhelmina.se) 2006-03-09

### Bildkällor

Samtliga bilder är tagna eller skapade av författaren där inte annat anges.

sid. 9, 10 och 11: Lokala kartan, Lokala Mediagruppen AB

sid. 14: Vikström, Eva (1991). *Platsen, bruket och samhället. Tätortsbildning och arkitektur 1860-1970*. Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm.

sid. 20: Malin Eriksson

sid. 23 och 30: Ante Fahlén, Grafiska Verkstan, Vilhelmina

sid. 26: Västerbottens museum

sid. 32 och 33: *Vilhelmina ett äventyr*, Vilhelmina kommun

sid. 32: Vilhelmina kommuns hemsida, [www.vilhelmina.se](http://www.vilhelmina.se)

sid. 33: *Leva och Bo i Vilhelmina*, Vilhelmina kommun

sid. 49: Vägverket (2000). *Försörjningsprogram för rastplatser och rastställen inom Region Mitt*.